ROK VI. KWIECIEŃ 1936. NR 4.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO



VII • TARGI • LEWANTYŃSKIE • W • TEL-AVIV





POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

LETNIE WYCIECZKI MORSKIE

Z GDYNI — 1936 r.

Wycieczka Nr. 1—S/S „Kościuszko"		ceny
Londyn — Amsterdam	**7/7—16/7**	od zł. **210.—**
Wycieczka Nr. 2—M/S „Batory"		
Kopenhaga—Ryga—Tallin—Helsinki	**12/7—20/7**	„ „ **270.—**
Wycieczka Nr. 3—S/S „Kościuszko"		
Bornholm	**18/7—20/7**	„ „ **50.—**
Wycieczka Nr. 4—M/S „Piłsudski"		
Kopenhaga—Fjordy Norwegji	**19/7—30/7**	„ „ **330.—**
Wycieczka Nr. 5—S/S „Kościuszko"		
Sztokholm	**23/7—27/7**	„ „ **90.—**
Wycieczka Nr. 6—S/S „Kościuszko"		
Hamburg—Kopenhaga	**29/7— 5/8**	„ „ **170.—**
Wycieczka Nr. 7—M/S „Piłsudski"		
Ryga — Tallin — Helsinki — — Sztokholm	**2/8— 8/8**	„ „ **210.—**
Wycieczka Nr. 8—S/S „Kościuszko"		
Visby (Wyspa Gotland)	**8/8—10/8**	„ „ **50.—**
Wycieczka Nr. 9—S/S „Kościuszko"		
Kiel—Hamburg—Kopenhaga	**12/8—20/8**	„ „ **190.—**
Wycieczka Nr. 10—M/S „Batory"		
Sztokholm—Oslo—Kopenhaga	**16/8—22/8**	„ „ **210.—**
Wycieczka Nr. 11—S/S „Kościuszko"		
Sztokholm	**24/8—28/8**	„ „ **90.—**
Wycieczka Nr. 12—S/S „Kościuszko"		
Antwerpja—Havre—Rotterdam	**1/9—13/9**	„ „ **270.—**

INFORMACJE I ZAPISY

GDYNIA GAL AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

ORAZ BIURA PODRÓŻY



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Gol borg.
Dwutygodniowe odjazdy v obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁU N. SZWECJI oraz LITV Y:
Svenska Amerika Linie
Sztokholm, Kalmar, Kalsk Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu -runkach.

HISZPANJI, PORTUGAL i, MAROKKA I WYSP KA-NARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI: i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Kilińskiego 96a, tel. 144-34.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Hai — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewan ńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, nformacje u agentów:

Polska – Lewant, Agencja Okrętowa Sp. z o. p.

Adr. Tel. POLLEWANT–GDYNIA, Te . 29-11.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORT LTD, A. G.

Gdańsk, tel. 225- 1.

ROK VI. KWIECIEŃ 1936. NR 4.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.





Po wspaniałej rozbudowie portu gdyńskiego następuje drugi etap realizacyjny — skierowania wysiłku twórczej woli na wytworzenie z Gdyni ośrodka handlowego o skali międzynarodowej.

After the stupendous development of the port of Gdynia has become a fact, the next stage follows for realisation — to turn all the vital and constructive forces towards raising Gdynia to a commercial prominence among the nations.

I. Mościcki



TARGI Lewantyńskie w Tel Aviv zyskują coraz większe uznanie firm polskich, których udział w tych Targach stale wzrasta. Bardzo pojemny w stosunku do swych rozmiarów rynek palestyński interesuje bowiem żywo naszego producenta i eksportera, ponieważ przedstawia szczególnie poważne możliwości dla polskich towarów ze względu na znaczną ilość zamieszkałych w Palestynie żydów polskich. Rola Targów Lewantyńskich dla akcji rozszerzenia zbytu wyrobów polskich w Palestynie jest bardzo poważna. Opierając się na dotychczasowych pozytywnych wynikach współpracy polskich sfer gospodarczych z Targami Lewantyńskiemi życzę im dalszego rozwoju i powodzenia.

(—) *C. Klarner*
Prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych

THE Levantine Fairs of Tel-Aviv are gaining an ever growing recognition with Polish firms whose participation in these Fairs is steadily increasing. The great absorbing capacity of the Palestine market when bearing n mind its small area, calls forth a lively interest from our manufacturers and exporters, as presenting excellent trade openings for Polish goods. In consideration of the fact of great numbers of Polish Jews settled in Palestine, the Levantine Fairs play a most conspicuous rôle in promoting Polish exports to Palestine. Considering the favourable results already attained by Polish traders through the cooperation with these Fairs, my cherished wish is that Levantine Fairs should speed on successfully in their unfoldment.

(—) *C. Klarner*
President of the Association of Chambers of Industry and Commerce.

C. Klarner

M. DIZENGOFF
Prezydent m. Tel-Avivu, Przewodniczący Komitetu Targów Lewantyńskich

Pod znakiem Targów Lewantyńskich

NINIEJSZEM składam Łódzkiemu Oddziałowi Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej me najserdeczniejsze życzenia z intencji usiłowań w kierunku zacieśnienia węzłów handlowych pomiędzy Polską a Palestyną. Z działalności tej płyną wielkie korzyści zarówno dla Polski jak i dla Palestyny.

Rad jestem bardzo, że pawilon polski zajmie na tegorocznych Targach poważniejsze niż dotąd miejsce, godne wielkiego państwa, jakiem jest Polska.

Jako przewodniczący Komitetu Targów Lewantyńskich w Tel-Avivie i zarazem jako prezydent m. Tel-Aviv rad będę, jeżeli Targi nasze wydatnie się przyczynią do wymiany towarów pomiędzy obu krajami—Polską i Palestyną.

Targi, które otwarte zostaną w dniu 30.IV. r. b., obejmują znacznie większą ilość wystawców niż ostatnie Targi 1934 r. W ogólnych ramach Targów uruchomione zostaną wystawy: rolnictwa, kolonizacji, budownictwa, co łącznie z różnemi zjazdami (lekarzy, inżynierów i t.p.) oraz eksponatami z dziedziny przemysłu, turystyki, komunikacji i transportu zademonstruje życie gospodarcze i kulturalne naszego kraju, który stopniowo staje się ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym całego Bliskiego Wschodu.

Mam nadzieję widzieć Panów na otwarciu Wystawy i powitać Ich w Tel-Avivie na Targach Lewantyńskich.



TARGI Lewantyńskie przez swą konsekwentną i celową działalność i dobrą strukturę handlową stały się wydarzeniem gospodarczem, które w znacznym stopniu interesuje Polskę.

Nasz przemysł i handel uczestniczy w nich stale, a trwały pawilon polski w Tel-Avivie dowodzi, iż partycypacja nasza nabrała charakteru planowej akcji, przyczem uważa się Targi Lewantyńskie, zgodnie z ich zamierzeniami, jako handlową odskocznię dla wschodniego basenu morza Śródziemnego. Oficjalna partycypacja Polski urządzana przed dwoma laty przez Państwowy Instytut Eksportowy wykazała znaczne zainteresowanie zarówno ze strony wystawców, jak i kupców i dała w następstwie rezultaty pozytywne. Spodziewać się należy, że i tegoroczny udział wystawców polskich, zorganizowany dzięki usilnym i wszelkiej pochwały godnym staraniom Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej, będzie miał następstwa dla wymiany handlowej pożyteczne, zgodne z intencjami, jakie żywi gospodarstwo polskie.

(—) Marjan Turski.
Dyr. Państw. Instytutu Eksport.

Minister of Industry and Commerce

THE consistently increasing scope of activities and efficient organisation of the Levantine Fairs make this manifestation an economic event attracting a good deal of attention of Polish businessmen and manufacturers who annually participate in these Fairs. The construction of a permanent Polish pavilion in Tel-Aviv bears evidence that our participation is a designed co-ordinated action of industry which considers Levantine Fairs as peculiarly fitted to play the part of the trade intermediary between Poland and the countries on the Eastern coast of the Mediterranean.

The official Polish participation organised two years ago by the State Export Institute evoked a great interest both among our exhibitors and the merchants visiting this Fair, resulting in considerable business dealings.

It is to be hoped that the participation of Polish exhibitors in this year's Levantine Fairs organised thanks to the strenuous efforts of the Polish Palestinian Chamber of Commerce, will stimulate trade relations with Poland, providing convenient conditions for starting business transactions between Polish exporters and importers of the Near East.

(—) Marjan Turski.
Director of the State Export Institute.

OD REDAKCJI

Niniejszy zeszyt Wiadomości Portu Gdyńskiego poświęcamy niemal w całości VII Targom Lewantyńskim w Tel-Avivie. Przy opracowaniu materjału redakcyjnego i ilustracyjnego korzystaliśmy z uprzejmej pomocy Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej Oddział w Łodzi jak również i w Warszawie, co uważamy za miły obowiązek na tem miejscu podkreślić.

Wysyłając na Targi znaczną część naszego nakładu, pragniemy również przesłać w imieniu Redakcji nasze najlepsze życzenia dalszego rozwoju tej Instytucji — tak owocnie przyczyniającej się do wzmożenia współpracy gospodarczej Palestyny i Polski.

Dr. FELIKS MACISZEWSKI
President of the Lodz Chamber of Commerce

Lodz and Palestine

RECENT years have witnessed a steady increase of our trade turnover with the Eastern markets, thanks to the Polish commercial circles who had made strenuous efforts to exploit more fully the important export possibilities in the Near East, as well as to an increased import into Poland of the products of those countries. The action of the Polish authorities and the economic interests to extend our exports to oversea markets, in particular to countries of the Levant, was prompted by the necessity of equipoising Poland's trade balance with the above mentioned countries, which until recently remained passive. Owing to systematic efforts of the Polish economic circles and their lively initiative, the year 1935 proved to be a turning point in the Polish-Levantine trade; Polish exports to Palestine, Egypt, Syria and Irak having grown from 14,6 million zlotys in 1934 to 22,4 million zlotys in 1935. The balance of our trade with those markets which closed in 1934 with a deficit of 3,7 million zlotys, showed last year for the first time a surplus of 3 millions.

In the commercial interchange of Poland with said group of countries, Palestine, beginning from 1935, occupies a foremost position as regards our exports (14,4 million zlotys), and the second place with regard to imports) 4 million zlotys). It must also be underlined hat the trend of development of commercial relations between Poland and Palestine during 1931/1935 shows a progressive differentiation, and a rapid increase of Polish exports, viz. from 1,6 million zlotys to 14,4 million zlotys, and of the Palestinian exports 0,6 million zlotys to 4,0 million zlotys. This fact is a convincing proof of the development of the active trade relations between these two countries, based on the growing recognition of mutual benefits arising therefrom.

The reason of the constantly increasing importance of Palestine as an outlet for Polish commercial expansion lies in the special economic conditions prevailing in said country, which is at present in a phase of intensive progress and development of its economic life, being assisted by a steady inflow of emigrants and a considerable investment enterprise. This process creates on the Palestinian market a fair demand for sundry goods, that cannot be coped with by the local production which is as yet insufficiently developed. A factor greatly facilitating exports to Palestine, is the absence of any special restrictions and prohibitive trade regulations, a free turnover in foreign currencies and the fluidity of the money market. The Jewish emigrants settled in Palestine, mostly of Polish origin, constitute an important link in the trade between Poland and Palestine. They demonstrate a considerable activity and a lively commercial initiative. The importance of Palestine in the economic field as a new trade centre in the Near East is not limited only to the local absorptive capacity of this country. Owing to its geographical position Palestine possesses all conditions necessary to play in the nearest future the role of a transit country and a distributive centre of goods destined to penetrate also into the adjacent countries.

Under these circumstances, activities tending to broaden this commercial traffic between Poland and Palestine should be continued, for both these countries possess natural conditions for a further favourable development of their trade. Notwithstanding the good results of the export activities carried on thus far by the Polish commercial and industrial circles, the participation of Poland in imports to Palestine continues to be insignificant in relation to the total requirements for goods at that market, constituting in 1934 a value of abt. 400 million zloty , in which Poland accounts for only 3,1 %. This participation must be considered as insufficiently developed when compared with the exports to Palestine from other countries. The expansion of Polish commercial intercourse with Palestine should not only be intensified, but Polish exports ought to show a considerable surplus which would counterbalance the outflow to Palestine of capitals possessed by Polish emigrants, not sufficiently compensated by their money remittances to Poland.

The analysis of Polish exports to the countries of the Near East shows the necessity of extending the export activities of Polish commercial circles, especially in the textile line, the sale of which goods on said markets, notwithstanding their great consuming capacity, was heretofore, owing to a keen foreign competition, far from attaining satisfactory results. Namely in textile exports from Lodz district in 1935 whose total value amounted to 26,5 million zlotys the markets of the Near East accounted for abt. 1 million zlotys, out of which Palestine bought only for 660.000 zlotys. Moreover exports from Lodz district to the countries of the Levant, especially to Palestine, comprise a number of other articles such as bentwood furniture, plywood, oak casks, footwear and rubber goods, glassware, drawn wire, hams, feathers and down.

The gaining by the Polish industry of a strong foothold on the Eastern markets may be greatly facilitated by an appropriate commercial propaganda carried on by Polish industrials. The most convenient means of promoting the sale of Polish articles in Palestine are the Levantine Fairs of Tel-Aviv. The importance of this undertaking, having at present an international importance, as a contibutory factor to Polish economic expansion, is fully appreciated by the Polish economic circles. The participation of Polish industry in the Levantine Fairs in 1932 and 1934, which had been backed up by the active and material as-

sistance of the Polish Government and municipal authorities, had doubtlessly contributed in a large measure to the attainment of favourable export results on the markets of the Near East. The Chamber of Industry and Commerce in Lodz has been drawing since a long time, the special attention of Polish manufacturers to the openings for trade at the Near East. Thanks to the initiative and assistance of this Chamber, an Exhibition of Polish samples was organised in Cairo, and a Lodz pavilion was erected in 1934 at the Levantine Fairs, giving a review of the textile production of Lodz industry, which evoked a vivid interest in commercial circles at the markets of the Levant. At that period a special mission presided by the manager of the Polish Export Institute and the manager of the Chamber of Industry and Commerce in Lodz visited Morocco, Egypt and Palestine, to investigate possibilities on these markets for the exports of products of Lodz district, to initiate a coordinate export action and to organise trade with those countries. At the end of 1935 the Chamber of Industry and Commerce in Lodz has, by granting a considerable subvention, facilitated the expedition to Palestine, Syria, Irak and Persia of a commercial mission, organised by the Polish-Palestinian Chamber of Commerce, Lodz Branch, for examining and exploiting the trade prospects and eventual changes which occurred in the meantime on the markets of the Near East.

It may therefore be safely asserted that the participation of Lodz at the VII Levantine Fairs will contribute to the promotion of sale of Polish textile goods at the markets of the Levant consequent on the steadily improving conjunctures.

Dr. FELIKS MACISZEWSKI
Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi

Łódź i Palestyna



OSTATNIE lata wykazują stałe zwiększenie naszych obrotów handlowych z rynkami lewantyńskiemi naskutek bardziej intensywnego wyzyskania przez polskie sfery gospodarcze poważnych możliwości wywozowych na Bliskim Wschodzie oraz w związku z zwiększonym przywozem do Polski wytworów tych krajów. Wysiłki polskich czynników rządowych i gospodarczych, zmierzające do wzmożenia naszego wywozu na rynki zamorskie, uzasadnione były również w odniesieniu do krajów Bliskiego Wschodu koniecznością wyrównania bilansu handlowego Polski, który do niedawna stale kształtował się ujemnie z wymienionemi krajami. Dzięki systematycznym pracom polskich sfer gospodarczych i wykazanej przez nie inicjatywie rok 1935 okazał się w handlu polsko-lewantyńskim okresem przełomowym, gdyż eksport polski do Palestyny, Egiptu, Syrji i Iraku wzrósł z zł. 14,6 milj. w 1934 r. do zł. 22,4 milj. w r. 1935, a saldo naszego bilansu handlowego z temi rynkami, zamykającego się w r. 1934 niedoborem zł. 3,7 milj. wykazało w ub. r. poraz pierwszy nadwyżkę w kwocie zł. 5 milj.

W wymianie handlowej Polski z omawianą grupą krajów posiada obecnie wybitne znaczenie Palestyna, która zajęła w ub. roku pośród nich pierwsze miejsce pod względem wartości naszego wywozu (zł. 14,4 milj.) oraz drugie miejsce pod względem przywozu (zł. 4 milj.). Podkreślić również należy, że linja rozwoju stosunków handlowych polsko-palestyńskich w okresie 1931 — 1935 r. wykazuje postępujące zróżniczkowanie oraz szybki wzrost wywozu polskiego, a mianowicie z zł. 1,6 milj. do zł. 14,4 milj. oraz wywozu palestyńskiego z zł. 0,6 milj. do zł. 4,0 milj. Fakt ten świadczy o poczynionych postępach aktywizacji stosunków gospodarczych między obu krajami, opartych na zrozumieniu wypływających z nich wzajemnych korzyści gospodarczych.

Przyczyna wzrastającego znaczenia Palestyny jako terenu polskiej penetracji handlowej leży w specjalnych warunkach ekonomicznych tego kraju, znajdującego się obecnie w okresie intensywnej rozbudowy i rozwoju życia gospodarczego, popartych stałym przypływem emigrantów oraz znacznym ruchem inwestycyjnym. Proces ten powoduje na rynku palestyńskim wzrost zapotrzebowania towarów przy braku dostatecznie rozwiniętej produkcji krajowej. Czynnikiem ułatwiającym przywóz do Palestyny jest ponadto brak specjalnych ograniczeń względnie prohibicyjnej ochrony celnej, wolność obrotu dewizowego i płynność rynku pieniężnego. Ważny łącznik w handlu między Polską a Palestyną stanowią w tym kraju imigranci-żydzi, wykazujący dużą ruchliwość i inicjatywę handlową, a rekrutujący się w połowie z wychodztwa polskiego. Znaczenie Palestyny w dziedzinie gospodarczej, jako nowego ośrodka w handlu na Bliskim Wschodzie, nie ogranicza się jednak wyłącznie do krajowego rynku odbiorczego. Ze względu na swe położenie geograficzne Palestyna posiada wszelkie dane do odegrania w niedalekiej przyszłości roli kraju tranzytowego i centrum rozdzielczego towarów również dla krajów ościennych.

W tych warunkach wskazane jest kontynuowanie prac, mających na celu pogłębienie kontaktów handlowych między Polską a Palestyną, posiadających naturalne warunki dalszej pomyślnej rozbudowy. Pomimo dodatnich rezultatów dotychczasowej działalności eksportowej polskich sfer przemysłowo-handlowych, udział Polski w przywozie palestyńskim jest nadal znikomy w stosunku do zapotrzebowania towarowego tego rynku, wyrażającego się w r. 1934 w imporcie wartości ok. zł. 400 milj., w którym Polska partycypowała zaledwie w 3,1 %. Udział ten uznać należy za niedostateczny w zestawieniu z eksportem do Palestyny innych krajów. Powinien on być nietylko znacznie większy, ale obrót Polski z Palestyną winien wykazywać znaczną nadwyżkę wywozu polskiego, która to nadwyżka powinna zrównoważyć odpływ kapitałów polskich emigrantów, niekompensowany w dostatecznym stopniu ich przekazami pieniężnemi do kraju.

Analiza wywozu polskiego do krajów Bliskiego Wschodu wskazuje na potrzebę wzmożenia aktywności eksportowej naszych sfer gospodarczych specjalnie w odniesieniu do wyrobów włókienniczych, których zbyt na omawianych rynkach, pomimo ich chłonności, był dotychczas z powodu silnej konkurencji zagranicznej daleki od osiągnięcia zadawalniających wyników. W eksporcie włókienniczym bowiem z okręgu łódzkiego w r. 1935, którego ogólna wartość wyniosła 26,5 milj. zł., rynki Bliskiego Wschodu partycypowały w kwocie około 1 milj. zł., w tem Palestyna zaledwie w kwocie zł. 660.000. Pozatem wywóz z okręgu łódzkiego do krajów lewantyńskich a zwłaszcza Palestyny obejmuje szereg innych artykułów, jak meble gięte, dykty, beczki dębowe, obuwie i wyroby gumowe, wyroby szklane, drut ciągniony, wędliny, pierze i puch.

Zdobycie przez przemysł polski należnego miejsca na rynkach lewantyńskich ułatwić może w dużej mierze odpowiednia propaganda wytwórczości polskiej o charakterze handlowym, do rozwinięcia której nadają się szczególnie Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv. Znaczenie imprezy tej, posiadającej obecnie międzynarodową doniosłość, jest przez polskie sfery gospodarcze należycie doceniane jako czynnik pomocniczy polskiej ekspansji gospodarczej. Dotychczasowy udział Polski w Targach Lewantyńskich w r. 1932 i 1934, przy czynnem i materjalnem poparciu polskiego rządu i samorządu gospodarczego, przyczynił się niewątpliwie do osiąg-

nięcia korzystnych wyników eksportowych na rynek Bliskiego Wschodu. Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi zwróciła oddawna specjalną uwagę na lewantyńskie rynki zbytu i dzięki jej zabiegom i pomocy Wystawa polskich wzorów towarowych w Kairze oraz pawilon łódzki Targów Lewantyńskich w Tel-Aviv w 1934 r. dały przegląd produkcji włókienniczej przemysłu łódzkiego, która wzbudziła żywe zainteresowanie sfer kupieckich na rynkach Bliskiego Wschodu. W tym okresie specjalna misja z dyrektorem P. I. E. oraz dyrektorem Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi na czele odbyła podróż badawczą do Marokka, Egiptu i Palestyny, której wynikiem było wyjaśnienie konkretnych możliwości wywozowych wyrobów przemysłu okręgu łódzkiego, odpowiednie zainicjowanie i skoordynowanie akcji eksportowej oraz organizacyjne ujęcie handlu z temi krajami. W końcu roku 1935 Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi umożliwiła przez udzielenie poważnej subwencji wysłanie misji handlowej, zorganizowanej przez Polsko - Palestyńską Izbę Handlową, Oddz. w Łodzi do Palestyny, Syrji, Iraku i Persji, mającej na celu zbadanie oraz wyzyskanie pod względem handlowym zmian, jakie ujawniły się na rynkach lewantyńskich.

Przypuszczać zatem należy, że udział Łodzi w VII Targach Lewantyńskich umożliwi uzyskanie polepszających się na rynkach lewantyńskich konjunkturalnych warunków zbytu dla polskich wyrobów włókienniczych.

M. CHELOUCHE
Prezes Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w Tel-Avivie

Między Europą a Azją

DZIĘKI szczęśliwemu swemu położeniu geograficznemu na skrzyżowaniu dróg pomiędzy trzema kontynentami była Palestyna przed dwoma jeszcze tysiącami lat doskonałym traktem dla handlu Tyru i Sydonu. Współczesna nam Palestyna nawiązuje do swej starej i chwalebnej tradycji, by stać się ośrodkiem handlu międzynarodowego dla nowoczesnych tyryjczyków i sydończyków.



M. Chelouche.

Pozostawając pod panowaniem tureckiem, nie mogła Palestyna w dostatecznej mierze rozwinąć swych możności gospodarczych i handlowych: port Beyruth w Syrji oraz port Aleksandrja w Egipcie górowały wtedy nad Palestyną.

Opinja europejska nie mogła oswoić się z myślą, że można znaleźć agentów handlowych w Palestynie i dlatego też wszelkie firmy handlowe posługiwały się bądź Beyruthem, bądź Aleksandrją, skąd kierowały swych subagentów do Palestyny. Utrudnienia i niedogodności, wynikające z tego stanu rzeczy, są same przez się zrozumiałe.

Obecnie zmieniła się sytuacja: Palestyna staje się ośrodkiem reprezentacyjnym handlu europejskiego, skąd rozsyłani są subagenci do krajów sąsiednich, a nawet odleglejszych nieco, jak Mezopotamja i Persja.

Nasze Targi Lewantyńskie stają się ośrodkiem handlu pomiędzy Europą, Afryką i Palestyną. Dotychczasowe Targi zdołały już ugruntować handel na zdrowych podstawach, — dzięki też Targom tym została również udoskonalona wytwórczość krajowa.

Nie ulega wątpliwości, że znaczenie tych Targów jest bez porównania większe niż to, które im obecnie przypisujemy. Dopiero w bliższej lub dalszej przyszłości będziemy w stanie, na zasadzie osiągniętych wyników, ocenić, jak doniosłą odgrywają one rolę.

Ponieważ Palestyna nie rozporządza własnym państwowym aparatem gospodarczym, stworzenie rozległych i normalnych międzynarodowych stosunków handlowych było bardzo utrudnione. Na społeczeństwo zatem palestyńskie spadło zadanie utworzenia tego aparatu. W ten sposób powstały wszystkie Izby handlowe w Palestynie, które wywierają poważny wpływ dodatni na ukształtowanie się wzajemnych stosunków handlowych pomiędzy Palestyną a zagranicą. Dzięki staraniom tych Izb osiągnięty został cały szereg ułatwień i koncesyj, którychby na innej drodze osiągnąć nie było można. Targi zacieśniają również więzy pomiędzy poszczególnemi Izbami Handlowemi i, współdziałając z niemi, tworzą zdrowe podstawy pod handel międzynarodowy.

Fakt, że niektóre potrzeby zaspokoić można jedynie przez nadwyżkę produkcji innego miasta lub kraju, zrodził handel, istniejący wedle przyrodzonych mu praw; — fakt ten wyprowadził również handel na szeroki szlak międzynarodowy, wiążąc węzłami wszystkie kontynenty.

W związku z tą funkcją handlu powstają na całym świecie wystawy gospodarcze, zaś z pomiędzy nich niektóre, cieszące się stale wzrastającem powodzeniem, przekształcają się zczasem w wystawy międzynarodowe. Każda wystawa międzynarodowa jest miejscem nawiązania bezpośredniego kontaktu pomiędzy sprzedawcą a nabywcą w określonych okresach i wiernem odbiciem obustronnych potrzeb narodów, nawiązujących w ten sposób kontakt gospodarczy.

Targi Lewantyńskie są tworem gospodarczym, zastosowanym do potrzeb nabywcy i sprzedawcy w Palestynie, są one wiernem odbiciem oraz probie-

rzem czynników, wpływających na rozwój kraju.

Rzeczą specjalnej wagi jest udział Polski w tych Targach. Z Polski przybywa do Palestyny większość jej imigrantów. Oni to, dzięki niespożytej swej energji i znajomości handlu, tworzą więzy pomiędzy wskrzeszoną Polską a odbudowywaną przez nich Palestyną i to nietylko z Palestyną, lecz również z sąsiadującemi z nią krajami. Oni to, związani tysiącznemi więzami pokrewieństwa, przyjaźni i sentymentu z Polską, są pionierami rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a Palestyną oraz krajami Bliskiego Wschodu.

O tem, że usiłowania ich uwieńczone zostały pomyślnemi rezultatami, wymownie świadczą dane statystyczne z lat ostatnich. Udział Polski w VII Targach Lewantyńskich przyczyni się do wzmożenia tych usiłowań i spowoduje powiększenie obrotów handlowych w stopniu niemniejszym, niż udział w ubiegłych Targach. Za akcję zrealizowania udziału Polski w międzynarodowych Targach Lewantyńskich należy się Izbie Handlowej Polsko-Palestyńskiej w Warszawie i Łodzi wielkie uznanie oraz „Szczęść Boże".

J. SPEKTOR
Prezes Polsko - Palestyńskiej Izby Handlowej Oddz. w Łodzi

Nakazy chwili

DAJĄC do rąk publiczności niniejsze wydawnictwo, w którem zebraliśmy materjał oraz cyfry, dotyczące obecnego stanu Palestyny, staraliśmy się zobrazować olbrzymi postęp gospodarczy, jakiego ten kraj dokonał w przeciągu ostatnich lat piętnastu, oraz wskazać, jak olbrzymią sumę energji i pracy należało włożyć w to dzieło, aby uzyskać tak imponujące wyniki. Jako miarę i kryterjum osiągniętych wyników przytoczyć można choćby ten jeden fakt, iż kraj ten, którego terytorjum tyle jest razy mniejsze od Polski a ludność zaledwie przekracza miljon mieszkańców, wykazuje import ponad 400 miljonów złotych, t. zn. połowę wartości importu Polski. Cyfr takich oraz innych bijących w oczy przykładów mnożyć możnaby bez liku, czytelnik znajdzie je rozsiane w całym szeregu artykułów tej publikacji. Na ich podstawie będzie on w stanie wyrobić sobie należyty pogląd na osiągnięty już stopień rozwoju Palestyny i na obecny wygląd gospodarczy kraju. Co do mnie, to pragnąłbym innej dotknąć strony zagadnienia rozwoju gospodarczego Palestyny, rozpatrzeć to zagadnienie z innego punktu widzenia, wyższego i bardziej krytycznego. W Palestynie dokonano rzeczy wielkich, to rzecz bezsporna, tego nie potrzebuję podkreślać; w niniejszym jednak artykule chcę zwrócić uwagę na odwrotną stronę medalu, mianowicie chcę wykazać, jak mało dotychczas zrobiono w stosunku do istotnych potrzeb gospodarczych Palestyny, jak wiele jeszcze należałoby zrobić, chcę uzasadnić, że możliwości gospodarcze kraju są istotnie o wiele większe, aniżeli to co dotychczas zdziałano, i że tych możliwości dotąd nie udało nam się w pełni wyzyskać.

Tempo rozwoju gospodarczego, w stosunku do istniejących potrzeb, jest za wolne, — to rzecz nieulegająca wątpliwości. Wykrycie przyczyn tej powolności, wykazanie możliwości zmiany w nasileniu tego tempa, stanowi zadanie niniejszego artykułu. Zaznaczam przytem, że sprawy rozpatruję wyłącznie z punktu widzenia gospodarczego, stronę polityczną zagadnienia pozostawiam zupełnie na uboczu, jak również żadnych nie wysnuwam z niego wniosków natury politycznej; z drugiej jednak strony nie zamykam oczywista oczu na to, że poruszone przezemnie kwestje natury ekonomicznej ściśle splatają się z całokształtem zagadnień polityki, zwłaszcza brytyjskiej, niejednokrotnie o nie zahaczają.

Rozwój Palestyny stoi w ścisłej zależności od natężenia kolonizacji t. zn. imigracji. Imigranci wnoszą do kraju pieniądze, powtóre siłę roboczą, a następnie niesłychany zapał do dzieła odbudowy swojej ojczyzny. Obecna Palestyna jest płodem tych trzech czynników. Imigracja jednakże do Palestyny nie jest wolna i nieograniczona. Reguluje ją rząd palestyński. Jak powszechnie wiadomo, Anglja, zgodnie z deklaracją Balfoura oraz decyzją Ligi Narodów, otrzymała mandat nad Palestyną w celu utworzenia tam t. zw. „National Home", siedziby narodowej dla narodu żydowskiego. Nawiasem powiedziawszy, określenie „National Home" jest mgliste i nieokreślone, komentują je też w granicach bardzo rozciągłych, poczynając od pojęcia „prawa azylu" do pojęcia „państwa żydowskiego". Temuż rządowi mandatowemu Agencja Żydowska (organ doradczy przy rządzie palestyńskim) corocznie podaje liczbę żądanych certyfikatów (pozwoleń na wjazd do kraju), kierując się przytem względami na potrzeby wytwórcze, chłonność rynku pracy oraz pojemność ekonomiczną kraju. Tu już jednak zaznacza się rozbieżność pomiędzy żądaniami Agencji Żydowskiej a stanowiskiem rządu palestyńskiego. Kontyngent certyfikatów, żądanych przez Agencję, zostaje stale przez rząd redukowany, i to w bardzo znacznej mierze, z tem uzasadnieniem, że ze względu na możliwe pogorszenie się konjunktury gospodarczej wskazana jest jaknajwyższa ostrożność. Ostrożność ta, być może, jest w danej chwili zrozumiała lub nawet na miejscu, ale stosowana stale, powiedziałbym, stosowana jako program a nie jako dorywcze i chwilowe zarządzenie, jako program



Bulwar Rotszylda w Tel-Avivie.

Nasza fotografja na okładce przedstawia widok na Tel-Aviv z Jaffy.

na dziś i na jutro, taka ostrożność, mojem zdaniem, nie przyczyni się, oczywista, niczem do wywołania kryzysu, ale też w niczem nie przyczyni się do intensywnego rozwoju kraju, przeciwnie, stanowi dlań najsilniejszy hamulec.

Palestyna jest żywym, pełnym na przyszłość nadziei organizmem gospodarczym. Nie można rozpatrywać jej z punktu widzenia tego tylko, co jest, t. zn. statycznie. Miarodajną jedynie jest dynamika jego rozwoju. Palestyna dzisiejsza nie jest Palestyną z przed lat dziesięciu czy piętnastu, tak samo jak jutrzejsza wyprzedzić może obecną o potężny szmat drogi. Postępy takiego kraju jak Palestyna rosną w progresji niejako geometrycznej. Cały szereg czynników jak np.: rozwój gospodarstwa wiejskiego, przemysłu, dróg i środków komunikacji, rozwój elektryfikacji, rozbudowa portu w Haifie i związany z rozwojem produkcji nafty mossulskiej możliwy w przyszłości rozkwit przemysłu rafineryjnego, eksploatacja bogactw mineralnych morza Martwego, napływ kapitałów oraz fachowych sił produkcyjnych z Niemiec i wzrost wskutek tego dokonanych ostatnio inwestycyj; wszystko to stwarza niewątpliwie możność w pewnych warunkach conajmniej podwojenia lub potrojenia tempa kolonizacyjnego kraju, rozszerza niebywale perspektywy dalszego rozwoju, pozwala na to już dziś, by nie 60 czy 70 tysięcy nowych sił ludzkich wcielano corocznie do produkcji kraju, ale sto pięćdziesiąt i dwieście tysięcy. Wzmożony dopływ najcenniejszego elementu produkcji, jakim jest żywy człowiek, możliwości te jeszcze bardziej rozszerzy i spotęguje.

Tymczasem cóż widzimy? W Palestynie wytworzyła się taka paradoksalna sytuacja: ludność kraju wielkim głosem domaga się wciąż nowych sił roboczych, skarży się na jej brak, żąda szerszego otwarcia wrót dla imigracji (o żydach poza Palestyną nie potrzebuję tu wspominać), — a wrota te pozostają wciąż tylko uchylone. Miljony ludzi wszystkie widoki na poprawę nędznego swego bytu wiążą z nadzieją otrzymania certyfikatu. W kraju, w którym obecnie mieszkają, nie mogą znaleźć pracy, nie mają wprost co robić; ani oni sami ani rząd danego kraju nie jest w stanie dokonać ich produkcyjnego przewarstwowania, ich przyszłość jak również przyszłość dorastającego pokolenia w najczarniejszych przedstawia się barwach, skazani są na chroniczny brak pracy, — a bezczynność i brak pracy, to, jak wiadomo, źli doradcy. W kraju dotychczasowego ich pobytu skazani są ci ludzie na demoralizującą bezczynność; na zdeklasowanie i wykolejenie z normalnego oraz czynnego życia produkcyjnego, tam zaś, w Palestynie, mogliby zostać budowniczymi nowego życia, twórcami nowych wartości, cennymi członkami pracującego społeczeństwa.

Jak widzimy zatem, materjału do przeprowadzenia tak koniecznej dla kraju kolonizacji na wielką skalę — nie brak. Brak zato wielu innych rzeczy.

Dotychczasowa kolonizacja, niezależnie od zbyt wąsko zakreślonych jej granic, była kolonizacją chaotyczną, dorywczą, przy której imigranci skazani byli na własne siły i spryt, sami musieli się urządzać i, oczywista, chaotycznie i bez planu ogólnego dokonywali rozbudowy Palestyny. Do przeprowadzenia „wielkiej kolonizacji", do przerzucenia i produktywnego osiedlenia, powiedzmy, miljona ludzi w ciągu najbliższych lat, konieczny jest oczywista i wielki plan, nieodzowne są wielkie środki, ale przedewszystkiem, i to jako przedwstępny warunek, potrzebna jest wola i chęć takiego „wielkiego planu" ze strony decydującego czynnika, mianowicie rządu palestyńskiego. Aby plan ten zrealizować, rząd palestyński musi dokonać zupełnej zmiany frontu w stosunku do tych zagadnień, musi raz na zawsze wyjść z roli biernego czy obojętnego widza, zrezygnować z niewystarczającej w danej sytuacji ambicji, że jest bezstronnym administratorem kraju i że jego zadaniem jest tylko dbać o spokój w kraju i łagodzić ewentualne konflikty stron. Rząd palestyński ma, naszem zdaniem, obowiązki o wiele szersze, zadania dalej znacznie idące. On właśnie, o ile mowa o planie „wielkiej kolonizacji", jest w pierwszym rzędzie powołany do tego, aby ten wielki, konstruktywny plan opracować i przeprowadzić, na niego spaść powinna troska o to, by wykorzystać wszystkie możliwości rozwoju kraju i konsekwentnie ten rozwój ze wszystkich sił popierać. Zrutynizowana biurokracja palestyńska, z natury rzeczy niezdolna do śmielszych poczynań, nie od dziś proponuje nam z całym spokojem czekać, aż póki „naturalny rozwój ekonomiczny" kraju nie stworzy dostatecznych, jej zdaniem, warunków dla rozszerzenia ram kolonizacji, my na to odpowiadamy: „zasada laissez-fairyzmu niezgodna jest z waszem stanowiskiem jako rządu mandatowego, dla przyszłości kraju jest zgubna i niebezpieczna". Co do samego planu „wielkiej kolonizacji", to niech nikt nam nie mówi, że jest to w danych warunkach utopją, zbyt trudną w obecnych warunkach do zrealizowania. Byliśmy w niedawnej przeszłości historycznej świadkami analogicznych do tych, jakie proponuję, zarządzeń. Mamy jeszcze świeżo w pamięci, jak po ukończeniu wojny grecko-tureckiej w r. 1922 zdołano w przeciągu niespełna dwu lat przerzucić miljon greckich uchodźców z Anatolji do ich ojczystego kraju i tam ich produktywnie osiedlić. Wymagało to oczywista znacznych środków, możliwe to było tylko przy energicznej ingerencji państwa, przy czynnej pomocy całego społeczeństwa greckiego oraz współdziałaniu Ligi Narodów, dzieła jednak dokonano. Zaciągnięto pożyczkę w sumie 10 miljonów funtów pod gwarancją Ligi Narodów i w przeciągu pierwszych osiemnastu miesięcy zdołano już osiedlić i wtłoczyć w bieg produkcji krajowej blisko pół miljona uchodźców. Jak widzimy zatem, to, co w dawno minionej przeszłości uważanoby za utopję, dziś, przy zastosowaniu środków, jakie daje aparat państwowy i cały mechanizm życia współczesnego, nie jest wcale zadaniem ponad siły, daje się zrealizować i dość szybko pomyślnie przeprowadzić. Z przykładu tego czerpiemy niezbitą pewność, że i w stosunku do



Magistrat w Tel-Avivie.

Palestyny, w pewnych warunkach i przy dobrej woli rządu palestyńskiego, „w i e l k i p r o g r a m" kolonizacji jest żądaniem realnem, że to, co dało się tam przeprowadzić w Grecji, możliwem jest i tu, że tak, jak tam trudności dały się usunąć i znalazły się potrzebne ku temu środki, tak i tu ewentualne przeszkody dałyby się usunąć, a środki teżby się znalazły.

W obliczu takiego planu, dzisiejsza praktyka kolonizacyjna w Palestynie jest oczywista dreptaniem na miejscu. Pozostawia ona odłogiem olbrzymie, niewykorzystane możliwości kraju oraz sąsiadujących z nim terytorjów. Dla przykładu jak nieśmiałą i połowiczną, a w konsekwencji szkodliwą dla gospodarczego rozwoju kraju jest obecna polityka wewnętrzna rządu palestyńskiego, ten jeden tylko podam fakt: w kasach rządu leży 7 miljonów funtów rezerw (cały obrót pieniężny kraju nie dosięga tej sumy), a rok bieżący zwiększy ją bodajże o dwa miljony. Zasada „o g r a n i c z o n e j", „m a ł e j i o s t r o ż n e j" kolonizacji nakazuje rządowi palestyńskiemu trzymać te pieniądze troskliwie w kasie, słowem ciułać; gdyby rząd, w istotnym interesie gospodarczego rozwoju kraju, zajął szerszy i wyższy punkt widzenia, krótko mówiąc, gdyby przejął się myślą „wielkiej kolonizacji", to zamiast ciułać te miljony, rzuciłby je na rynek, dając w ten sposób potężny impuls życiu produkcyjnemu oraz pracę dziesiątkom tysięcy nowych imigrantów. Na poparcie zaś tezy, że na wielki konstruktywny plan kolonizacji środki by się znalazły, wystarczy przytoczyć fakt, że gmina Tel-Aviv dla inwestycji swoich i rozbudowy miasta bez trudu zdołała zaciągnąć pożyczkę w wysokości 1.000.000 funtów.

Nie zamykamy oczywista oczu na to, iż przed takim planem piętrzyłyby się trudności, zwłaszcza politycznej natury. Zdajemy sobie sprawę z tego, że cała polityka kolonizacyjna rządu mandatowego jest wypływem, m. in., i swoistych warunków, w jakich on się znajduje. Interesy Anglji nie wyczerpują się bez reszty jej stanowiskiem mandatarjusza Palestyny, a więc opiekuna też siedziby narodowej. W polityce swej na Bliskim Wschodzie związana ona jest względami na miljony swych poddanych — muzułmanów. To po części tłumaczy nam chwiejność oraz połowiczność jej dotychczasowego stanowiska wobec problemu żydowskiej kolonizacji Palestyny. Z takich też motywów natury politycznej zamknęła ona w 1922 r. wrota dla kolonizacji w Transjordanji, mimo iż to żyzne i bogate w wodę terytorjum, dwa razy pod względem obszaru większe od zachodniej Palestyny, objęte jest również palestyńskim mandatem Ligi i mimo, iż stanowi ona integralną część historycznej Palestyny. Momenty te, jak powiedzieliśmy, stanowią trudność niemałą, ale, zdaniem naszem, dadzą się one pokonać. Ze względu na charakter naszego artykułu musimy ograniczyć się z konieczności do gospodarczej strony kwestji kolonizacji, wnioski zaś natury politycznej narazie musimy pominąć.

Powstaje teraz pytanie: coby zyskała Polska przez wprowadzenie w życie „wielkiego planu" kolonizacji Palestyny?

Odpowiadamy: po pierwsze, zrealizowanie tego planu, — a twierdzenie to nie jest wcale przesadą — byłoby dla Polski poniekąd rozwiązaniem własnej jej kwestji ludnościowej i emigracyjnej.

Dwie trzecie emigrantów przypada na ludność żydowską z Polski, — a więc w przeciągu najbliższych lat kilkunastu blisko miljon ludzi; za dobrych, dawnych czasów ci ludzie tkwili w handlu, zajmowali się pośrednictwem, spełniali, słowem, funkcje, z punktu widzenia całości gospodarki społecznie potrzebne i użyteczne. Dziś to element zdeklasowany i spauperyzowany. Po drugie, te spauperyzowane elementy, przerzucone do Palestyny, odżyłyby tam ekonomicznie i z racji swoich związków z Polską oraz znajomości możliwości gospodarczych Polski stałyby się w pierwszym rzędzie pośrednikami zbytu polskich towarów w Palestynie, byłyby naturalnemi łącznikami między produkcją polską a konsumcją palestyńską, w dalszym zaś rozwoju rzeczy, po nasyceniu rynku palestyńskiego, również i konsumcją sąsiadujących z Palestyną obszarów. Dzisiaj, dopóki wszystkie wysiłki Palestyny są skierowane na odbudowę samego kraju, gospodarcza jej ekspansja jest z konieczności słaba i nieznaczna, z biegiem jednak czasu, z unormowaniem i ustabilizowaniem politycznych i gospodarczych stosunków, zdoła ona w pełni wykorzystać swoje wyjątkowe, centralne położenie geograficzne, w punkcie niejako krzyżowania się trzech kontynentów. Tranzyt towarów, wartości setek miljonów, skieruje się wtedy niewątpliwie przez Palestynę.

Widzimy zatem, jak bezpośrednio i głęboko zainteresowana jest Polska w tem, by istniejący dziś w Palestynie stan rzeczy zmienić gruntownie t. zn. stworzyć warunki masowej do niej emigracji. Zainteresowanie to może ona i, zdaniem naszem, powinna objawić c z y n n i e. Nie brak jej, z punktu widzenia międzynarodowego, prawnych do tego tytułów. Polska jest jednem z szeregu wielkich państw, które położyło swój podpis pod mandat palestyński, tem samem i ze swojej strony, od siebie powierzyła Anglji opiekę nad narodową siedzibą żydowską. W głębokiem zrozumieniu przytem własnego swojego interesu, gospodarczego zwłaszcza, może ona i powinna w sprawie opieki wykonywanej przez mandatarjusza zabierać głos i wpłynąć na zmianę pewnych zarządzeń czy stanowiska władzy mandatowej. Naturalnym terenem takiej interwencji jest oczywista Liga Narodów, względnie Komisja Mandatowa Ligi.

Niechaj nam, w zakończeniu tego artykułu, będzie wolno dać wyraz nadziei, że Polska wkroczy na wskazaną przez nas drogę. Jeżeli zaś czytelnika zdołaliśmy przekonać o słuszności naszych żądań, to cel artykułu został osiągnięty.



Stara kolonja Rosh Pinah w Galilei.

Dr. ARJE TARTAKOWER

Palestyna jako teren gospodarczy



JEDYNE w swym rodzaju stanowisko Palestyny w życiu gospodarczem świata, w szczególności zaś w życiu krajów Bliskiego Wschodu, nie da się wytłomaczyć ani warunkami naturalnemi, ani też ogólnym przebiegiem gospodarczego rozwoju. Palestyna nie należy do krajów przez naturę specjalnie uposażonych. Z ogólnej jej przestrzeni 13.641.000 dunamów określa sprawozdanie rządowe 5.857.259 dunamów, a zatem niedużo mniej niż połowę, jako nieużytki, a jeśli nawet przyjąć, iż obliczenie to jest zbyt pesymistyczne, to w każdym razie nie ulega wątpliwości, iż znaczne połacie tego i tak niezbyt dużego kraju nie nadają się do racjonalnej gospodarki rolnej, hamowanej ponadto przez dość częste katastrofy żywiołowe (gorący wiatr pustynny, szarańcza, posucha lub wręcz przeciwnie zbyt gwałtowne deszcze). Bogactw naturalnych, mogących służyć jako jedna z podstaw przemysłu, kraj, poza mineralnemi, coprawda bogatemi zasobami morza Martwego i poza pewnemi złożami siarki, asfaltu i fosfatu (może i nafty)—prawie że nie posiada. Jedyny przez naturę Palestynie użyczony przywilej, to centralne położenie kraju między Europą, Azją i Afryką, ułatwiające mu osiągnięcie poważniejszego stanowiska handlowego, aczkolwiek, narazie przynajmniej, Palestyna leży jeszcze na uboczu od głównej linji handlowej, idącej przez kanał Sueski. W każdym więc razie o naturalnych podstawach rozkwitu kraju trudno mówić.

Nie wpłynął też na rozwój kraju w poważnej mierze przebieg ogólnych zjawisk gospodarczych. Trzy lub cztery zjawiska tego rodzaju, które mocno zaznaczyły się w życiu kraju w ostatnich latach a mianowicie budowa portu w Haifie, przeprowadzenie rurociągów naftowych z Mossulu do Haify, eksploatacja bogactw morza Martwego i ewentualnie też elektryfikacja kraju, same przez się nie byłyby wpłynęły decydująco na jego rozwój, gdyby się nie były dołączyły do nich czynniki inne, od których zresztą i one były i są uzależnione po dzień dzisiejszy.

Te oto decydujące czynniki, które uwarunkowały gospodarczy rozkwit Palestyny, określić można w najogólniejszych zarysach jako napływ kapitału i napływ ludzi do kraju. Od jakich pięćdziesięciu lat płynie do Palestyny strumień kapitału głównie z Niemiec i ze Stanów Zjednoczonych, który doszedł do wielkiego natężenia specjalnie w ostatnich latach. Jest to prawie że wyłącznie kapitał żydowski. Wedle prowizorycznych obliczeń inwestycje żydowskie w Palestynie do końca roku 1935 wyniosły jakie 105 miljonów funtów, z czego w ziemię rolną i w kolonizację inwestowano 37 miljonów, w budowle 28 a w grunty miejskie 10 miljonów funtów. Ten napływ kapitału spotęgował w znacznej mierze bogactwo kraju, które wynosi dziś na głowę mieszkańca jakie 96 funtów a więc znacznie więcej, niż przeciętna światowa (80 funtów). W tych warunkach rozkwit gospodarczy staje się właściwie rzeczą samą przez się zrozumiałą. W niemniejszej mierze wpływa też na to szybki wzrost ludności, spowodowany nietyle jej naturalnem rozmnażaniem się, aczkolwiek i pod tym względem (roczny przyrost naturalny 35 na każdych 1000 mieszkańców kraju) Palestyna stoi dziś na jednem z pierwszych miejsc świata, ile prądem imigracji do kraju. Jest to w pierwszym rzędzie imigracja żydowska. Ludność żydowska Palestyny, która bezpośrednio po wojnie światowej wynosiła jakie 60 tysięcy, wzrosła w przeciągu ostatnich kilkunastu lat przeszło sześciokrotnie, dochodząc obecnie do jakich 375 tysięcy. W samym tylko roku 1933 przybyło do Palestyny 30.327 imigrantów, w r. 1934—42.359 a w r. 1935 — 61.541. Są to cyfry rekordowe, które się nie dadzą porównać nawet w przybliżeniu ze stanem rzeczy w innych krajach imigracyjnych, zwłaszcza jeśli wziąć w rachubę fakt, iż cała ludność Palestyny wynosi obecnie jaki miljon trzysta tysięcy i że poza tą żydowską imigracją zaznaczyć się też daje dość silny prąd, w znacznej mierze coprawda nielegalnej arabskiej imigracji z krajów sąsiednich (w pierwszym rzędzie z Transjordanji i Hauranu), która wedle obliczeń rządu palestyńskiego wynosiła w samym tylko roku 1931 — 18 tys. osób, a w latach 1932-34 24 tysiące, prawdopodobnie zaś była znacznie większa. Ten bezustanny silny dopływ ludzi, którzy bądź są w kwiecie wieku i sił, bądź też rozporządzają poważniejszemi kapitałami i odznaczają się dość wysoką stopą życiową, musi działać ożywczo na gospodarcze życie kraju, powodując zjawiska nieznane w innych krajach świata lub przynajmniej nieznane w takich rozmiarach.

Najważniejsze i najbardziej w oczy się rzucające ze zjawisk tych są następujące: 1. Intensyfikacja gospodarki rolnej, 2. Postępująca urbanizacja kraju, 3. Silny rozwój przemysłu, 4. Ożywienie ruchu transportowego, w szczególności zaś okrętowego, 5. Wybitnie pasywny bilans handlowy. — Parę słów wypadnie poświęcić każdemu z nich.

Prymitywna gospodarka rolna, która charakteryzowała Palestynę przez długie setki lat i była obok niedołężnej administracji państwowej jedną z głównych przyczyn zubożenia kraju, ustępuje coraz bardziej pod naporem nowych racjonalnych form gospodarowania. Głównym motorem tych zmian była żydowska kolonizacja Palestyny, aczkolwiek korzysta z nich, zwłaszcza w ostatnich latach, też w pewnej mierze ludność arabska. Znalazły one swój zewnętrzny wyraz nietylko w racjonalizacji gospodarki rolnej, w lepszych formach uprawy i w daleko posuniętej motoryzacji (import maszyn rolniczych do Palestyny wzrósł z 8.112 funtów w r. 1928 do 61.273 w r. 1933), lecz także, i to w większej jeszcze mierze, w przejściu z gospodarki ekstensywnej do intensywnej, które dokonało się niejednokrotnie w tempie wprost zawrotnem. Uprawa zboża ustępuje dziś coraz bardziej na plan drugi



Ulica Allenby z Wielką Synagogą w Tel-Avivie.

w porównaniu z hodowlą drzew owocowych (w pierwszym rzędzie cytrusowych), a w ostatnich latach też w porównaniu z gospodarką mieszaną, w której zajmuje coraz poważniejsze miejsce mleczarstwo i hodowla drobiu. Obszar plantacyj cytrusowych wzrósł z 110.000 dunamów w r. 1930 do 200.000 dunamów a więc blisko dwukrotnie w r. 1933, w r. 1934 przybyło jeszcze dalszych 50.000 dunamów. Eksport cytrusów wynosi już obecnie siedem miljonów skrzynek rocznie a wzrośnie w najbliższych latach do jakichś 20 miljonów, zapewniając Palestynie drugie miejsce na rynkach świata zaraz po Hiszpanji a daleko przed Włochami, z któremi to dwoma krajami Palestyna dziś głównie konkurować musi. W ostatnich czasach coprawda zauważyć się już dają pewne restrykcje, spowodowane troską o zbyt tych z roku na rok gwałtownie narastających mas cytrusów (głównie pomarańcz, ale w poważnej mierze też grapefruitów, które w bieżącym roku okazały się piętą Achillesową eksportu palestyńskiego), ale wzamian za to rozrasta się hodowla innych owoców, w pierwszym rzędzie winogron, których warunki zbytu poprawiły się w związku ze zniesieniem prohibicji alkoholowej w Stanach Zjednoczonych. W ciągu jednego tylko roku od sezonu 1933-34 do 1934-35 wzrosła liczba winorośli w Palestynie z 780.000 do 1.198.860 a więc o całych 50%, zaś ogólna liczba drzew owocowych w kraju poza cytrusami wzrosła z 1.771.750 do 2.336.075. Ręka w rękę z tem idzie, szczególniej w latach ostatnich, rozwój intensywnych gospodarstw mieszanych, specjalnie zaś rozwój mleczarstwa. Ze sprawozdania jednej tylko, coprawda największej w kraju, rolniczej spółdzielni zbytu „Tenuwa", która jest odbiorcą produktów 98 osiedli rolnych, wynika, iż ilość dostarczonego jej mleka wzrosła z 4.267.000 litrów w r. 1931 do 8.523.000 w r. 1934 a do 16 miljonów w r. 1935, liczba sprzedanych jaj wzrosła z 3.313.000 w r. 1931 do 4.300.000 w r. 1934 a 6.500.000 w r. 1935, wartość sprzedanych jaj, drobiu i owoców wzrosła z 56.528 funtów w r. 1931 do 102.000 w r. 1934 a wartość sprzedanych warzyw z 10.630 funtów w r. 1931 do 25.500 w r. 1934 i 45.000 w r. 1935.

Ta wybitna intensyfikacja gospodarki rolnej, którą zawdzięczać należy przedewszystkiem żydowskiej kolonizacji, aczkolwiek dba o nią dość poważnie też palestyński rząd krajowy, ma podwójne znaczenie dla kraju. Podnosi ona przedewszystkiem rentowność tej gospodarki, zapewniając tem samem wyższą stopę życiową rzesz rolniczych, pozatem zaś splata rolnictwo mocno z całokształtem życia gospodarczego nietylko w kraju, ale nawet i poza jego granicami. Fakt ten występuje na jaw najdobitniej w gospodarce cytrusowej, która w zupełności jest zależna od zagranicznych rynków zbytu; ale i w innych gałęziach rolnictwa palestyńskiego problem zbytu ich produkcji występuje coraz mocniej na plan pierwszy, coprawda nie komplikując się narazie wobec wielkiej siły konsumcyjnej ludności, powodującej nawet znaczny import artykułów spożywczych do kraju.

Jeśli już ten rozwój rolnictwa palestyńskiego zaciera nieco różnicę między wsią a miastem, nadając pracy rolnej (specjalnie w gospodarce cytrusowej) charakter nawpół przemysłowy, to urbanizacja społeczeństwa postępuje w Palestynie wogóle dość raźno naprzód w ostatnich latach. Do niedawna jeszcze była Palestyna krajem par excellence rolniczym, przed wojną odsetek ludności zamieszkałej w miastach był znikomy. W okresie powojennym jednakowoż stan ten uległ poważnym zmianom. Odsetek ludności miejskiej rośnie niemal z roku na rok, wynosząc w r. 1922 34,9, w r. 1931—37,4 a w r. 1935—42,7%. Palestyna traci zatem zwolna charakter kraju rolniczego. Specjalnie dobitnie występuje fakt ten na jaw w odniesieniu do ludności żydowskiej, która od pierwszej chwili była znacznie silniej skoncentrowana w miastach, niż na wsi, ale urbanizuje się jeszcze mocniej w ostatnich latach. W r. 1931 było 26% ludności żydowskiej w kraju skoncentrowanej we wsiach, zaś 19% trudniło się faktyczną pracą rolną, ale do r. 1934 odsetek żydowskiej ludności wiejskiej w kraju spadł już do 21 a odsetek rolników do 16, w obecnej zaś chwili (początek roku 1936) odsetek ten wynosi wszystkiego 13,5. Zjawisko to, aczkolwiek z punktu widzenia żydowskich interesów kolonizatorskich niepożądane, wynika również z ogólnego przebiegu życia gospodarczego w kraju.

Przebieg ten kieruje Palestynę coraz bardziej na tory uprzemysłowienia. Palestyna jest dziś krajem najbardziej przemysłowym na Bliskim Wschodzie, pozostawiając daleko poza sobą wszystkie inne połacie tej części świata. Przed wojną nie istniała tam wytwórczość przemysłowa prawie zupełnie, jeśli nie brać w rachubę żydowskich winotłoczni i prymitywnych arabskich fabryk mydła lub warsztatów włókienniczych. Ale już urzędowy spis z r. 1928 wykazał 3505 przedsiębiorstw rzemieślniczych i przemysłowych z 17.955 robotnikami i z roczną produkcją wartości 3.890.000 funtów. Od tego czasu rozrasta się przemysł palestyński w szybkiem tempie. W r. 1933 było przedsiębiorstw przemysłowych 3.388, robotników 19.595, produkcja roczna wynosiła 5.352.000 funtów, w r. 1934 wzrosła liczba robotników do blisko 25.000, zaś produkcja roczna do sześciu i pół miljona funtów. Jeśli wziąć za podstawę rok 1929 jako sto, to wytwórczość przemysłowa Palestyny w r. 1933 wynosiła 214, zaś w roku 1934—259. Sam tylko kapitał inwestowany w przemyśle w roku 1934 wynosił półtora miljona funtów, wartość maszyn przemysłowych importowanych w tym roku wynosiła 950.000 funtów, płace robotnicze 2.250.000 funtów. To zawrotne tempo rozwoju tembardziej rzuca się w oczy, że Palestynie brak szeregu warunków potrzebnych dla rozwoju przemysłu, brak w pierwszym rzędzie surowca, brak paliwa krajowego, brak należytej ochrony celnej (o czem jeszcze będzie mowa), brak nawet taniej robocizny, gdyż płace robotnicze w kraju są naogół wyższe niż w innych krajach Wschodu, nie osiągając coprawda wysokości płac w krajach zachodnich. Jeśli mimo to osiągnięty został taki stopień rozwoju, to należy to zawdzięczać w pierwszym rzędzie silnemu napływowi kapitału, szukającego inwestycyj, wielkiej sile konsumcyjnej ludności, zwłaszcza zaś nowonapływającej ludności żydowskiej, dość niskim kosztom inwestycyjnym wobec spadku cen maszyn przemysłowych i wielkiej liczbie fachowców (w pierwszym rzędzie wśród żydów niemieckich, przybyłych do kraju z prądem imigracyjnym ostatnich lat.



Konsulat Polski w Tel-Avivie.

Coprawda nie brak w tym rozwoju przemysłu stron ujemnych, wynikłych poczęści ze wspomnianych wyżej przesłanek. Jeśli zostawimy na uboczu kilka wielkich przedsiębiorstw przemysłowych, zatrudniających po kilkuset robotników, jak elektrownia Rutenberga, fabryka cementu „Neszer" w Haifie lub chemiczne zakłady eksploatacyjne nad morzem Martwem, to wszystkie prawie inne przedsiębiorstwa przemysłowe w kraju należy zaliczyć do kategorji przemysłu średniego lub nawet drobnego, na co wskazuje chociażby przeciętna liczba pięciu lub sześciu robotników na przedsiębiorstwo. Przemysł taki może mieć tylko znaczenie lokalne i faktycznie też przeważająca większość tych przedsiębiorstw ograniczyła się do produkcji dla potrzeb kraju. Zaledwie 5,8 % palestyńskiej produkcji przemysłowej w r. 1933, a jeszcze mniej bo 4,9 % w r. 1934 poszło na eksport. Ale nawet i w tych lokalnych granicach ma przemysł palestyński ostatnio do przezwyciężenia wielkie trudności wynikłe z braku należytej ochrony celnej. Rząd palestyński odnosił się do niedawna dość obojętnie do przemysłu, obciążając niejednokrotnie surowiec cłami importowemi lub wyznaczając bardzo niskie cła na gotowe fabrykaty przemysłowe, aczkolwiek, mimo pewnych trudności, wynikłych ze stanowiska Palestyny jako kraju mandatowego, można było w niejednym kierunku rozbudować ogólną ochronę celną. Rezultatem tego stanu rzeczy był dumping uprawiany w Palestynie przez szereg krajów przemysłowych, w pierwszym zaś rzędzie przez Japonję, który skomplikował mocno sytuację wielu krajowych przedsiębiorstw przemysłowych, specjalnie z dziedziny przemysłu metalowego, włókienniczego i jedwabnego. Dopiero parę tygodni temu z końcem stycznia 1936 r. udało się wywalczyć od rządu po długich staraniach pewne zmiany taryfy celnej, ułatwiające sytuację najbardziej zagrożonych gałęzi przemysłu.

Parę słów wreszcie o ostatnich dwóch czynnikach, które wspomnieliśmy w wstępnych zdaniach niniejszego artykułu. Zarówno intensyfikacja gospodarki rolnej, jak i rozrost przemysłu, jak wreszcie rosnące niemal z dnia na dzień zapotrzebowanie kraju, w pierwszym rzędzie na materjały budowlane, ale i na wszystkie niemal inne kategorje towaru, spowodowały mocny splot Palestyny z gospodarką światową, co znajduje najdobitniejsze swe odzwierciadlenie w ruchu okrętowym. W r. 1932 wpłynęły do portów palestyńskich 2.943 okręty z tonażem 2.058.000 ton, w r. 1933—3.372 z 3.294.000 ton, a w r. 1934—2.520 z 5.928.000 ton. Przeciętnie przypada zatem na głowę ludności w tym roku 4,5 ton, przeszło dwa razy tyle co we Włoszech, półtora tyle co w Anglji a dziewięć razy tyle co w Niemczech. W tym samym roku 1934 przewiozły okręty do Palestyny i zpowrotem jakie 300.000 osób. Są to cyfry pod wszystkiemi względami imponujące, aczkolwiek nie wolno nam zapomnieć o tem, iż ruch okrętowy w Palestynie cierpi dziś jeszcze w znacznej mierze z powodu niedostatecznych urządzeń portowych (w Jaffie niema portu zupełnie, port w Haifie jest za mały i zbyt skąpo wyposażony dla potrzeb kraju), jak i z powodu wielkiej dysproporcji między importem a eksportem, która uniemożliwia racjonalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej okrętów.

Dysproporcja ta, należąca również do najbardziej charakterystycznych zjawisk w gospodarczem życiu kraju, odbija się oczywista nietylko na ruchu okrętowym. Bilans handlowy Palestyny był od pierwszej chwili rozpoczęcia żydowskiej kolonizacji kraju prawie zawsze pasywny, ale ostatnie lata spotęgowały zjawisko to do znacznie większych rozmiarów. W ciągu pięciu lat od roku 1930 do 1934 wzrósł import do Palestyny z 6.686.000 do 15.246.000 funtów, podczas gdy eksport podniósł się jedynie z 1.898.000 do 4.068.000 funtów, nadwyżka importu nad eksportem wzrosła zatem z 5.090.000 do 11.178.000 funtów, a więc przeszło dwukrotnie. W pierwszych ośmiu miesiącach roku 1935 wyniósł import palestyński 11.597.000 funtów, eksport zaś 3.358.000 funtów, pozostaje saldo ujemne 8.239.000 funtów, nie ulega zatem wątpliwości, iż wzrosło ono w tym roku znowu bardzo poważnie. Ta ogromna różnica między eksportem a importem nie musi być coprawda zjawiskiem zatrważającem. Pokrywa ją ciągły import kapitału do kraju, pokrywają w dość znacznej mierze też dochody z turystyki. Nie należy też zapomnieć o tem, iż poważną część składową importu tworzą środki produkcyjne (w pierwszym rzędzie maszyny), które po upływie pewnego czasu uniezależnią kraj od zagranicy lub nawet doprowadzą do wzmożenia eksportu. Mimo to nie ulega wątpliwości, iż w tym tak mocno pasywnym bilansie handlowym przebija się też wiele stron ujemnych. Samych tylko wyrobów gotowych importowała Palestyna w r. 1934 za 9.168.281 funtów, eksportując w tym samym okresie wyroby o wartości 294.243 funty a więc prawie trzydzieści razy mniej. Podobnie też nienormalnym objawem jest poważny import artykułów spożywczych, który osiągnął w roku 1934 wartość blisko trzech miljonów funtów. Tak więc przeciwdziałanie temu pasywnemu bilansowi handlowemu drogą rozbudowy własnej rolniczej i przemysłowej wytwórczości jest poważnem zadaniem palestyńskiej polityki gospodarczej.

Przedstawiony w poprzednich wywodach splot Palestyny z gospodarczem życiem świata nie ominął też P o l s k i, aczkolwiek narazie nie znalazł jeszcze odpowiedniego odbicia w stosunkach gospodarczych obu krajów. Polska jest mocno związana z Palestyną w pierwszym rzędzie z tego powodu, iż dostarcza największy kontyngent imigrantów do tego kraju. W r. 1933 wyemigrowało z Polski do Palestyny 12.879 osób, a więc 47% ogólnej imigracji do kraju, w r. 1934—13.014 osób (41 %), a w pierwszych sześciu miesiącach r. 1935 — 13.773 (za cały rok 1935 liczba wyniosła 24.758). Imigranci ci, ciążący z natury rzeczy ku dawnej swej ojczyźnie, mogą stać

się pierwszorzędnym łącznikiem między obu krajami. Faktycznie też zarówno eksport z Polski do Palestyny, jak i import stamtąd do Polski wzrósł bardzo pokaźnie w ostatnich latach a mianowicie pierwszy z 2.667.000 złotych w r. 1930 do 9.067.000 w r. 1934, drugi zaś w tym samym okresie z 536.000 złotych do 1.052.000. W pierwszych dziesięciu miesiącach roku 1935 wyniósł eksport z Polski do Palestyny 13.668.000 złotych, import stamtąd 3.365.000, znów więc zaznaczyć się dał pokaźny wzrost obu pozycyj przy równoczesnem słusznem i zdrowem zmniejszeniu się dysproporcji między niemi. Palestyna odgrywa też coraz poważniejszą rolę w bilansie handlowym Polski, zwłaszcza jeśli wziąć w rachubę kurczący się w ostatnich latach ogólny eksport polski. W r. 1927 wynosił eksport z Polski do Palestyny 0,03% ogólnego wywozu polskiego, a w r. 1934 już 0,92 %, wzrósł więc stosunkowo w ciągu tych kilku lat blisko trzydziestokrotnie. Najpoważniejsze pozycje w eksporcie z Polski do Palestyny stanowi drzewo i wyroby drzewne (w pierwszym rzędzie drzewo budowlane i skrzynki do pomarańcz), metale nieszlachetne i wyroby z nich (głównie rury żelazne), bydło i wyroby włókiennicze; najpoważniejszą zaś pozycję w imporcie z Palestyny stanowią wytwory pochodzenia roślinnego (pomarańcze, wino, oliwa), poczęści też skóry i wyroby skórzane. Warto też zaznaczyć, iż Palestyna stoi odnośnie do obrotów handlowych z Polską na pierwszem miejscu wśród krajów Bliskiego Wschodu, pozostawiając je wszystkie daleko poza sobą. Jedynie Egipt eksportuje do Polski znacznie więcej niż Palestyna, ale importuje zato z Polski blisko trzy razy mniej. Polska była reprezentowana na targach lewantyńskich w Tel-Avivie zarówno w r. 1932, jak i w r. 1934, zajmując na tych ostatnich trzecie miejsce po Wielkiej Brytanji i Francji pod względem liczby wystawców (217 firm).

Warto też zaznaczyć, iż ludność żydowska w Polsce korzysta dziś już w poważnej mierze z pomocy finansowej swych krewnych w Palestynie. Wedle oficjalnych danych banku P.K.O. w Palestynie przekazano tylko za jego pośrednictwem tytułem zapomóg dla rodzin w Polsce w r. 1934 blisko 300.000, w r. 1935 375.000 funtów palestyńskich. Są to sumy bardzo poważne, mające też znaczenie dla ogólnego życia gospodarczego w Polsce.

Mimo to nie ulega wątpliwości, iż stosunki handlowe między Polską a Palestyną dałyby się jeszcze znacznie mocniej nawiązać. W bilansie handlowym Palestyny stanowi zarówno import z Polski, jak i eksport do niej drobny tylko odsetek. W rzędzie krajów importujących do Palestyny stoi Polska zaledwie na dziesiątem miejscu, w rzędzie zaś krajów, do których kieruje się eksport palestyński, stoi ona na miejscu szóstem. Wystarczy porównać import z Polski do Palestyny w r. 1934 w wysokości 475.000 funtów z importem z Anglji wynoszącym 2.961.000 lub z Niemiec (1.659.000) lub ze Stanów Zjednoczonych (1.283.000); wystarczy z drugiej strony porównać eksport z Palestyny do Polski w tym samym roku w wysokości 32.000 funtów z eksportem do Anglji (1.785.000), do Niemiec (601.000) lub chociażby nawet do Syrji (223.000), do Egiptu (70.000) i do Rumunji (61.000), by zrozumieć jak wielkie możliwości, niewykorzystane dotychczas nawet częściowo, otwierają się w obu dziedzinach.

W pierwszym rzędzie wzrosnąć może wielokrotnie w najbliższych latach eksport drzewa i wyrobów drzewnych z Polski do Palestyny w związku z rosnącym z roku na rok eksportem pomarańcz palestyńskich, dla których potrzebne będą miljony skrzynek. Jeśli w r. 1934 eksportowano z Polski do Palestyny skrzynek takich za blisko 600.000 złotych, to za parę lat eksport ten przy przyjęciu dotychczasowego tempa rozwoju będzie mógł dojść do jakich dwóch i pół miljona złotych. Ale nietylko w tej dziedzinie otwierają się niewykorzystane dotychczas możliwości przed handlem polsko-palestyńskim. Powierzchowny chociażby rzut oka na główne artykuły importowe do Palestyny wykaże, iż wiele z tych artykułów dałoby się po przezwyciężeniu pewnych trudności zdobyć dla eksportu polskiego. Cukier, mąka pszenna, piwo, drzewo budulcowe, nafta, cement, żelazo w sztabach i prętach, wszystkie te artykuły masowo dziś z najrozmaitszych krajów importowane do Palestyny, wchodzą zasadniczo w rachubę też dla eksportu polskiego. Niestety zbyt mało zrobiono do dnia dzisiejszego w kierunku wykorzystania tych możliwości.

Zrobił w tym kierunku coś niecoś rząd polski w ostatnich latach (uruchomienie placówek konsularnych w Palestynie, zorganizowanie oddziałów P.K.O. w Tel-Aviv i w Haifie, uruchomienie bezpośrednich statków pasażerskich na linji Konstanza—Haifa—Jaffa, usprawnienia transportowe na linji towarowej Gdynia—Jaffa (Haifa), zrobiło też społeczeństwo w Polsce i w Palestynie, głównie przez zorganizowanie Polsko-Palestyńskich Izb Handlowych, ale w porównaniu z tem, co zrobić należy, są to raczej pierwsze kroki, po których nastąpić mogą i muszą jeszcze dalsze.

A o tych krokach, i to nietylko w zasięgu polsko-palestyńskim, słów jeszcze parę na zakończenie niniejszego artykułu. Jak wynika z wywodów naszych rozkwit gospodarczy Palestyny nie jest uwarunkowany w poważnej mierze przebiegiem zjawisk gospodarczych świata, zależy on od czynników innych, których działanie określić można bezwątpienia jako działanie stałe. Kapitał żydowski będzie zawsze płynął do Palestyny, gdyż brak mu możliwości inwestycyjnych w innych krajach świata a pozatem poważna jego część a mianowicie fundusze kolonizacyjne Żydowskiej Agencji zgóry są przeznaczone wyłącznie dla tego kraju. Podobnie też nie należy, abstrahując od sztucznych ograniczeń z zewnątrz, obawiać się zmniejszenia prądu żydowskiej imigracji, którą kierują do kraju zarówno momenty uczuciowe, jak i rosnąca anomalja ich politycznej i gospodarczej sytuacji w krajach środ-

kowo- i wschodnio-europejskich. Tak więc te dwa pierwsze ogniwa łańcucha rozwoju, za któremi automatycznie idą już dalsze: rosnące zapotrzebowanie kraju, rozrost rolnictwa, handlu i przemysłu, dominująca rola w życiu gospodarczem Bliskiego Wschodu i t. d., działać będą bez poważniejszych przeszkód też w latach następnych. Chwilowe osłabienie tętna gospodarczego Palestyny, spowodowane bezpośrednio przez wybuch wojny włosko-abisyńskiej, nie ma poważniejszego znaczenia, jest ono w znacznej mierze wynikiem zbyt szybkiej ekspansji lat ostatnich, która z natury rzeczy od czasu do czasu musi spowodować pewną reakcję. To też dalszy zdrowy rozwój kraju i dalszy rozrost jego sił twórczych nie ulega wątpliwości. W dalszym ciągu będą rosnąć zarówno import jak i eksport kraju i będzie się wiązała nić między nim a innemi krajami, oparta na zdrowej i sprawiedliwej współpracy. Jako teren gospodarczy może Palestyna dużo brać od innych krajów i dużo może im też dać. Troska o zrównoważenie bilansu handlowego i walka przeciw zagranicznemu dumpingowi nie oznacza bynajmniej zamknięcia granic kraju przed importem zarobkowym i gospodarczo uzasadnionym. O imporcie takim zawsze myśleć można i należy. W tym kierunku otwierają się poważne zadania przed polityką gospodarczą wielu państw świata, otwierają się też przed gospodarczą polityką polską.

J. JEZIERSKI, M. A.

Handel zagraniczny Palestyny

1. HANDEL ZAGRANICZNY PALESTYNY A HANDEL ŚWIATOWY.

W OKRESIE stagnacji handlu światowego, który trwa począwszy od r. 1929, powszechną uwagę zwraca na siebie rozwój handlu zagranicznego Palestyny. Obroty handlowe Palestyny z zagranicą nietylko nie skurczyły się w ciągu ostatnich sześciu lat, lecz przeciwnie wykazały ogromny wzrost tak, iż właśnie w okresie kryzysowym Palestyna przestała stanowić, pod względem handlu międzynarodowego, zapadły zakątek Bliskiego Wschodu i zajęła w handlu światowym poważne miejsce. Podczas gdy spadek obrotów w handlu światowym wynosił w 1935 r. przeszło 60 %, w porównaniu z 1928 r., wzrost obrotów w handlu zagranicznym Palestyny w tymże okresie wynosił przeszło 170 %. O wyjątkowej sytuacji palestyńskiego handlu zagranicznego świadczy następująca tabela porównawcza:

Przec. obroty miesięczne

	IMPORT	EKSPORT
POLSKA	zł.	zł.
1928	280,1 milj.	209 milj.
1934	66,5 ,,	81,3 ,,
1935	71,7 ,,	77 ,,
	(Spad. o 74,5%)	(Spad. o 63,2%)
ANGLJA	Ł.	Ł.
1928	90 milj.	60 milj.
1934	55,5 ,,	32,1 ,,
1935	54,7 ,,	34,7 ,,
	(Spad. o 39,3%)	(Spad. o 42,2%)
FRANCJA	Fr.	Fr.
1928	4.450 milj.	4.300 milj.
1934	1.960 ,,	1.450 ,,
1935	1.730 ,,	1.270 ,,
	(Spad. o 61%)	(Spad. o 70,5%)
NIEMCY	Marek	Marek
1928	1.160 milj.	970 milj.
1934	373 ,,	344 ,,
1935	344 ,,	340 ,,
	(Spad. o 70,4%)	(Spad. o 65%)
STANY ZJEDN.	dol.	dol.
1928	340 milj.	420 milj.
1934	134 ,,	171 ,,
1935	168 ,,	171 ,,
	(Spad. o 50,6%)	(Spad. o 59,3%)
PALESTYNA	ŁP.	ŁP.
1928	0,56 milj.	0,12 milj.
1934	1,26 ,,	0,27 ,,
1935	1,49 ,,	0,35 ,,
	(Wzr. o 166 %)	(Wzr. o 191 %)

Widzimy więc, że tendencja handlu zagranicznego Palestyny jest wręcz przeciwna do tendencji handlu światowego. Odpowiednio wzrósł udział Palestyny w handlu światowym z 0,06 % (43 milj. dolarów złotych) w 1929 r. do 0,24 % (55 milj. dolarów złotych) w 1934 r. Pod względem udziału w handlu światowym Palestyna stanęła na drugiem miejscu (poza Egiptem) wśród krajów Bliskiego Wschodu, wyprzedzając Irak (49 milj. dolarów złotych w 1934 r.), Syrję (32 milj. dol. zł.) i inne kraje Bliskiego Wschodu. W całkowitym imporcie do krajów Bliskiego Wschodu w 1934 r., który wynosił około 80 milj. Ł, stanowił udział Palestyny 19 % (przeszło 15 milj. Ł.).

2. OGÓLNY IMPORT I EKSPORT PALESTYNY.

Chociaż olbrzymi rozrost palestyńskiego handlu zagranicznego zaznaczył się szczególnie w ostatnich kilku latach, punktem przełomowym w rozwoju gospodarki palestyńskiej była zmiana sytuacji politycznej kraju po wojnie światowej. Przed wojną Palestyna, będąca wówczas częścią imperjum tureckiego, była krajem o prymitywnej gospodarce i o bardzo niskiej stopie życiowej. Produkcję i konsumcję cechowały formy tradycyjne, panujące na Wschodzie od stuleci. Bilans handlowy kraju był mniej więcej zrównoważony: w 1912 r. import wynosił 1,55 milj. Ł., zaś eksport 1,15 milj. Ł. Handel zagraniczny, z małemi wyjątkami, był zależny od wielkich domów handlowych w Aleksandrji i Bejrucie, które posiadały w Palestynie swe agencje. Sy-

tuacja zmieniła się radykalnie po wojnie, gdy Anglja objęła mandat nad Palestyną, zatwierdzony przez Ligę Narodów w 1922 r. i gwarantujący stworzenie Żydowskiej Siedziby Narodowej w Palestynie. Prąd imigracji żydowskiej, mniej lub więcej wzmożony, przeobraził oblicze gospodarcze kraju. Odbudowa kraju we wszystkich dziedzinach — w rolnictwie, przemyśle, budownictwie i komunikacji — wywołała olbrzymie zapotrzebowanie na import najprzeróżniejszych artykułów, potrzebnych do prac inwestycyjnych, pomijając wzrost importu artykułów pierwszej potrzeby, konsumowanych przez rzesze imigrantów, przyzwyczajonych do europejskiej stopy życiowej. Tempo rozwoju importu palestyńskiego jest funkcją napływu imigrantów do kraju. Dlatego też krzywa tego rozwoju wykazała szczególny skok wzwyż w ostatnich czterech latach, gdy Palestyna wchłonęła blisko 150 tys. imigrantów. Z drugiej strony rozwój rolnictwa i przemysłu w kraju spowodował stopniowe rozszerzenie zasięgu artykułów eksportowych, które również wpłynęło na znaczny wzrost eksportu w okresie 1932—1935. Tabela poniższa wykazuje rozwój handlu zagranicznego Palestyny w latach 1927 — 1935:

	Import towarów	Eksport towarów	Reeksport	Tranzyt
	(w tysiącach ŁP.)			
1927	6.184	1.900	247	131
1928	6.771	1.487	178	177
1929	7.167	1.554	180	266
1930	6.985	1.896	182	155
1931	5.940	1.572	251	177
1932	7.769	2.381	244	196
1933	11.123	2.592	319	190
1934	15.153	3.218	284	240
1935	17.835	4.215	301	482

Wraz z rozwojem handlu zagranicznego wzrasta nieustannie deficyt bilansu handlowego Palestyny, który osiągnął w 1935 r. 13,3 milj. Ł. P. [1]). Tak poważny deficyt bilansu handlowego byłby katastrofalny dla każdego innego kraju, lecz w Palestynie jest on wyrównany przez znaczne inwestycje kapitałów w nowozakładanych przedsiębiorstwach. Ogólna suma kapitałów, inwestowanych w Palestynie począwszy od końca wojny może być oszacowana na 70 milj. Ł. P. Udział Anglji w inwestycjach palestyńskich wynosi, według oszacowania dyrektora angielskiego banku „Barclays" w Palestynie, p. Clarke'a, 20 milj. Ł. Coprawda, chociaż nadwyżka importu nad eksportem jest nieodzownym wynikiem czynionych inwestycyj, mogłaby ona być znacznie zredukowana, gdyby nie wyjątkowe warunki natury polityczno-gospodarczej, które narazie uniemożliwiają normalizację wymiany towarów z zagranicą. Na czem te warunki polegają, zobaczymy poniżej.

3. ZALEŻNOŚĆ HANDLU ZAGRANICZNEGO PALESTYNY OD WARUNKÓW NATURY POLITYCZNEJ.

Artykuł 18-ty mandatu palestyńskiego nakłada na mandatarjusza obowiązek równego traktowania importu ze wszystkich krajów należących do Ligi Narodów. Mandat zezwala rządowi palestyńskiemu zawierać specjalne umowy handlowe tylko z krajami, które przed 1914 r. stanowiły część Turcji Azjatyckiej lub Arabji. Rząd palestyński przestrzega skrupulatnie tego artykułu mandatu i Palestyna stała się w ten sposób absolutnie wolnym rynkiem dla państw należących do Ligi Narodów oraz Stanów Zjednoczonych, które również korzystają z tego przywileju. Podczas gdy w obecnym okresie protekcjonizmu gospodarczego jest na całym świecie stosowany system wzajemnych kompensacyj, kontyngentów na przywóz, specjalnych taryf celnych i ograniczeń wywozu walut, — rynek palestyński jest zupełnie bezbronny wobec poczynań państw, nadających swemu importowi do Palestyny charakter dumpingowy lub zamykających swe bramy przed eksportem palestyńskim. Taryfa celna jest równa dla wszystkich państw—członków Ligi Narodów, bez względu na to, czy import ich stanowi poważną konkurencję dla produkcji palestyńskiej, czy też nie konkuruje z nią wcale. Eksporterzy palestyńscy muszą przyjmować warunki kompensacji za eksport z Palestyny, stawiane przez inne państwa, nawet gdy artykuł, który zmuszeni są importować jako kompensatę za eksport, obciąża rynek palestyński już nasycony tymże artykułem z innych źródeł, lub jest dostarczany po cenie znacznie droższej niż rynkowa cena palestyńska; — natomiast żądania kompensacji ze strony palestyńskiej są pozbawione środków przymusu gospodarczego. To samo dotyczy kontyngentów: kontyngentom ustalonym dowolnie w stosunku do artykułów importowanych z Palestyny nie może rząd palestyński przeciwstawić kontyngentów na import z owych krajów do Palestyny. Brak wzajemności w stosunkach handlowych z zagranicą powoduje również trudności natury finansowo-płatniczej: podczas gdy Palestyna opłaca wszelki import walutą, czynią państwa, stosujące ograniczenia w wywozie walut, trudności w opłacie eksportu palestyńskiego walutą, co powoduje często straty dla eksporterów palestyńskich. Swobodę presji gospodarczej posiada rynek palestyński tylko wobec państw, nienależących do Ligi Narodów, jak np. Egipt, oraz państw, które przed wojną stanowiły część Turcji Azjatyckiej lub Arabji, a więc Syrji i Libanu, Iraku, Saudji (Hedżas), Jemenu. Z Syrją i Libanem zawarła Palestyna w 1929 r. umowę handlową, na mocy której większość towarów pochodzenia krajowego może być wywożona z jednego kraju do drugiego bez opłaty celnej. Tylko w stosunku do towarów pochodzenia zagranicznego, co do których obowiązują w obu krajach różne stawki celne, można żądać wyrównania opłaty

[1]) Należy jednak zaznaczyć, że około 2 milj. Ł. P. wynosi suma towarów importowanych dla instytucyj rządowych i uprzywilejowanych (jak np. oddziały armji angielskiej, konsulaty, Iraq Petroleum Co.), niezwiązanych z gospodarką palestyńską, wraz z mieniem imigrantów. Właściwy deficyt bilansu handlowego wynosi więc 11,3 milj. Ł. P.

celnej. Palestyńsko-syryjska umowa handlowa przyczyniła się w pewnym stopniu do rozwoju przemysłu palestyńskiego, dzięki możliwościom eksportowym do Syrji. Wypada ona jednak głównie na korzyść Syrji (w 1935 r. eksport z Syrji do Palestyny wynosił Ł. P. 1.309 tys., zaś eksport z Palestyny do Syrji — 337 tys. Ł. P.). Wobec tego przewidywane jest wszczęcie rokowań z rządem syryjskim w sprawie zmiany umowy, w sensie zapewnienia palestyńskiej produkcji rolniczej większej ochrony przed konkurencją syryjską. Również między Palestyną a Egiptem istnieje umowa handlowa (jako klauzula umowy handlowej angielsko-egipskiej z 1930 r.), która nadaje obu krajom prawo największego uprzywilejowania gospodarczego w stosunku do siebie. Z Irakiem, Saudją i Jemenem Palestyna narazie nie zawarła umów handlowych.

Istnieje kilka dróg do normalizacji handlu zagranicznego Palestyny bez wprowadzenia zmiany do wspomnianego artykułu mandatu. Drogą najbardziej radykalną i skuteczną byłoby ogłoszenie przez rząd palestyński ustawy, ustalającej dla wszystkich krajów należących do Ligi Narodów maksymalną proporcję pomiędzy ich eksportem do Palestyny a ich importem z Palestyny. Mandat nakazuje równe traktowanie wszystkich tych krajów ale nie zakazuje wprowadzenia ograniczeń, któreby dotyczyły ich w równej mierze. Zdaniem palestyńskich sfer gospodarczych proporcja, któraby odpowiadała potrzebom gospodarczym Palestyny w chwili obecnej, miałaby wynosić 3 : 1. Anglja na ustaleniu takiej proporcji niczby nie straciła, lecz przeciwnie zyskała, ponieważ rynek angielski jest głównym odbiorcą eksportu palestyńskiego. Import angielski z Palestyny wynosił w 1935 r. 2.508 tys. Ł. P., t. j. 78 % eksportu angielskiego do Palestyny, który wynosił 3.212 Ł. P. Natomiast liczne kraje, których handel z Palestyną jest bardzo daleki od tej proporcji, zostałyby zmuszone otworzyć szeroko swe wrota dla eksportu palestyńskiego, aby móc importować do Palestyny na trzykrotną sumę. Wprowadzenie tego rodzaju ustawy zostało polecone rządowi palestyńskiemu przez komitet doradczy dla rozwoju handlu zagranicznego, lecz narazie niema widoków na to, aby rząd zamierzał pójść tą drogą.

Nie korzysta również Palestyna z innej możliwości rozszerzenia swego eksportu. Rząd angielski włączył Palestynę do szeregu umów handlowych, zawartych z państwami zagranicznemi, o ile umowy te nie dotyczą specjalnych przywilejów (co byłoby sprzeczne z brzmieniem mandatu), lecz technicznych szczegółów wymiany towarów. Coprawda, ponieważ rynek palestyński jest w zasadzie rynkiem absolutnie wolnym, t. j. wszystkie państwa należące do Ligi Narodów korzystają narówni z największego przywileju, powstaje paradoks, że umowa handlowa między Anglją a innem państwem, która rozciąga się również i na Palestynę, nie może udzielać żadnego najmniejszego przywileju, lecz może udzielać największego przywileju, który określa dane państwo w stosunku do Palestyny jako państwo ,,najbardziej faworyzowane". Tego rodzaju sytuacja jest dla Palestyny bardzo niekorzystna, jak wykazała sprawa umowy handlowej angielsko-japońskiej. Umowa ta, która określa oba państwa w stosunku do siebie jako ,,najbardziej faworyzowane", rozciąga się również i na Palestynę. W sierpniu 1935 r. upłynął termin dwuletni od dnia wystąpienia Japonji z Ligi Narodów i Japonja przestała korzystać z praw członka Ligi. W ciągu ostatnich lat dumping japoński (szczególnie wyrobów jedwabnych) stanowił groźne niebezpieczeństwo dla przemysłu palestyńskiego, zaś żadnej kompensaty w postaci importu z Palestyny Japonja nie udzielała. Japonja eksportowała do Palestyny w 1933 r. na 350 tys. Ł. P., w r. 1934 — na 593 tys. Ł. P., w r. 1935 — na 645 tys. Ł. P., zaś import japoński z Palestyny, który wynosił w 1933 r. nikłą sumę 5,6 tys. Ł. P., spadł w 1934 r. do zera, a w r. 1935 wyniósł 11 tys. Ł. P. Wobec tego wykreślenie Japonji z listy państw, dla których rynek palestyński stoi otworem, posiadałoby dla gospodarki palestyńskiej kolosalne znaczenie. Lecz naskutek umowy angielsko-japońskiej Japonja pozostała nadal w sytuacji uprzywilejowanej wobec Palestyny, narówni z członkami Ligi Narodów. Natomiast Palestyna prawie nie korzysta z możliwości rozszerzenia swego eksportu, którą możnaby było wykorzystać tą drogą. Mandat zabrania Palestynie udzielenia specjalnych ulg innym krajom, ale nie zabrania Palestynie korzystania z ulg, udzielanych przez inne kraje. Umowy handlowe które Anglja zawiera z innemi krajami, mogłyby być więc wykorzystane w sensie zapewnienia Palestynie kontyngentów, wzgl. ulg celnych przez odnośne państwa. Jako przykład może służyć dodatkowy kontyngent na pomarańcze (1200 ton), przyznany Palestynie przez Polskę na mocy układu handlowego polsko-angielskiego. Lecz narazie Palestyna więcej traci niż zyskuje na tem, że Anglja załącza Palestynę do umów handlowych, zawieranych z innemi państwami.

Mimo to wszystko, państwa obliczające swe kroki w dziedzinie polityki handlowej na dalszą metę, muszą liczyć się z presją palestyńskiej opinji społecznej w kwestji proporcji pomiędzy importem a eksportem. Państwa, które regulują swe obroty handlowe z Palestyną nie przekraczając powyżej wspomnianej proporcji (3 : 1), zyskują sobie sympatję palestyńskich sfer gospodarczych, a przez to bardziej trwałą podstawę do rozbudowy swego handlu z Palestyną, niż państwa dążące do wyzyskania bezbronności rynku palestyńskiego. Należy podkreślić, że Polska dała w ostatnim roku przykład uregulowania swego handlu z Palestyną, wykazując w ten sposób słuszne zrozumienie własnych interesów gospodarczych. Proporcja eksportu do importu w handlu polsko-palestyńskim, która jeszcze w 1934 r. wynosiła 9 : 1 (eksport do Palestyny — 9.067 tys. zł., import z Palestyny — 1.052 tys. zł.), wyniosła w 1935 r. 3,5 : 1 (eksport — 14.398 tys. zł., import — 4.026 tys. zł.). Temniemniej saldo na korzyść Polski wzrosło o 29,4 %: z 8.015 tys. zł. w 1934 r. do 10.372 tys. zł. w 1935 r. O przyjaznem nastawieniu palestyńskich sfer gospodarczych do importowania towarów polskich świadczy fakt, że nietylko udział Palestyny w eksporcie Polski wykazuje stały wzrost, lecz także udział Polski w imporcie Palestyny (p. tab. w rozdz. 4). Drugi przykład uregulowania handlu z Palestyną dała Szwajcarja, która poszła jeszcze dalej i zobowiązała się formalnie, narazie na przeciąg trzech lat, do nabywania towarów palestyńskich w ilości jednej trzeciej towarów, które Palestyna będzie nabywała w Szwajcarji. Aby ułatwić wzrost eksportu palestyńskiego do Szwajcarji, będą stosowane wobec towarów palestyńskich odpowiednie ulgi celne. Można się spodziewać, że za przykładem Polski i Szwajcarji pójdą i inne kraje, normując proporcję swych stosunków handlowych z Palestyną bądź faktycznie bądź też i formalnie, w sposób zadawalający obie strony.

4. CHARAKTERYSTYKA IMPORTU I EKSPORTU.

Import i eksport palestyński w okresie 1932—1935 przedstawiał się, według głównych kategoryj obrotu towarowego, jak następuje:

1. Artykuły spożywcze, napoje i tytoń

		IMPORT		EKSPORT
1932	ŁP.	1.784.830	ŁP.	2.025.664
1933	,,	2.425.817	,,	2.246.039
1934	,,	2.902.093	,,	2.865.314
1935	,,	3.646.877	,,	3.741.439

2. Surowce i półsurowce

1932	ŁP.	556.966	ŁP.	42.917
1933	,,	836.485	,,	31.915
1934	,,	1.076.894	,,	55.405
1935	,,	1.322.846	,,	101.014

3. Półfabrykaty i fabrykaty

1932	ŁP.	3.910.411	ŁP.	312.392
1933	,,	5.743.394	,,	306.092
1934	,,	9.168.281	,,	294.243
1935	,,	10.789.934	,,	370.184

4. Różne

1932	ŁP.	1.516.713	ŁP.	518
1933	,,	2.117.793	,,	7.571
1934	,,	2.005.513	,,	2.600
1935	,,	2.093.836	,,	2.849

Najważniejszą pozycję w imporcie palestyńskim stanowią półfabrykaty i fabrykaty, których przywóz w 1935 r. wyniósł 10,8 milj. ŁP. Podczas gdy import artykułów spożywczych, napojów i tytoniu wzrósł w 1935 r. o 104 % w porównaniu z 1932 r., zaś import surowców o 137 %, import półfabrykatów i fabrykatów wzrósł w tymże okresie o 176 %. Pozycja (1) wynosiła w 1935 r. 20 % ogólnego importu towarów, pozycja (2) — 7,4 %, zaś pozycja (3) — półfabrykaty i fabrykaty — 60 %. Wielki import fabrykatów stoi w związku z rozbudową form nowoczesnych przemysłu, rolnictwa i środków komunikacyjnych. Import maszyn, wśród których maszyny do celów przemysłowych stanowią przeciętnie 80 %, zaś maszyny rolnicze 8 %, wzrósł z 220 tys. Ł. P. w 1932 r. i 583 tys. Ł. P. w 1933 r. do 1.109 tys. Ł. P. w 1934 r.[1]) (Główni dostawcy: Anglja, Niemcy, Stany Zjednoczone). Import sprzętu i przyrządów elektrycznych, który wynosił w 1932 r. 76 tys. Ł. P., zaś w 1933 r. 145 tys. Ł. P., wzrósł w r. 1934 do 278 tys. Ł. P. (Główni dostawcy: Anglja, Niemcy, Holandja, Stany Zjedn., Czechosłowacja, Austrja). Auta importowano w r. 1932 na 164 tys. Ł. P., w r. 1933 na 371 tys. Ł. P., zaś w r. 1934 na 578 tys. Ł. P. (Główni dostawcy: Stany Zjedn., Anglja). Import drzewa na skrzynki do pakowania cytrusów wynosił w 1934 r. 243 tys. Ł. P. (Rumunja, Z.S.S.R., Polska), import rur żelaznych i ich łączników — 366 tys. Ł. P. (Niemcy, Francja); import żelaza w sztabach i prętach — 521 tys. Ł. P. (Niemcy, Francja); import cementu[2]) — 268 tys. Ł. P. (Jugosławja, Anglja, Belgja).

Bardzo poważne miejsce w imporcie fabrykatów zajmują towary włókiennicze (główni dostawcy: Anglja, Japonja, Włochy, Syrja, Czechosłowacja), jak wykazuje tabela następująca:

IMPORT TOWARÓW WŁÓKIENNICZYCH[3])

	1932 ŁP.	1933 ŁP.	1934 ŁP.
Bawełna	500.431	591.679	753.151
Wełna	181.997	255.869	310.499
Jedwab	218.356	280.747	377.775
In. wyr. włókien.	112.918	114.086	164.169
	1.013.702	1.242.381	1.605.594

Wielkie zapotrzebowanie na fabrykaty na rynku palestyńskim, których lwia część jest dotychczas importowana z zagranicy, świadczy o możliwościach rozwoju przemysłu krajowego.

Wśród importu artykułów spożywczych naczelne miejsce zajmują: pszenica (322 tys. Ł. P. w 1934 r.; główni dostawcy: Syrja i Turcja), mąka pszenna (232 tys. Ł. P.; Stany Zjedn., Australja i Syrja), ryż (126 tys. Ł. P.; Egipt i Indje), bydło na ubój (345 tys. Ł. P.; Turcja, Bułgarja, Rumunja), drób (41 tys. Ł. P.; Syrja, Irak), masło (125 tys. Ł. P.; Australja, Łotwa, Litwa), jajka (106 tys. Ł. P.; Egipt, Turcja, Syrja, Irak), jabłka (95 tys. Ł. P.; Stany Zjedn., Australja), kawa (58 tys. Ł. P.; Brazylja, Abisynja), cukier (151 tys. Ł. P.; Egipt, Indje Wschodnie Holenderskie, Czechosłowacja), kartofle (73 tys. Ł. P.; Cypr, Syrja, Holandja). W imporcie napojów poważną pozycję zajmuje tylko piwo (39 tys. Ł. P.; Anglja, Syrja, Holandja, Niemcy), które zaczęto produkować w Palestynie dopiero w roku bieżącym. Tytoń w liściach importowano w 1934 r. na 32 tys. Ł. P. (Turcja, Grecja, Chiny i Z.S.S.R.), papierosy na 28 tys. Ł. P. (Anglja, Turcja, Egipt).

W imporcie surowców drzewo budulcowe pozostawia za sobą, w ostatnich latach wzmożonego ruchu budowlanego w Palestynie, wszystkie inne artykuły daleko w tyle. W roku 1932 importowano drzewo budulcowe na 184 tys. Ł. P. (33 % ogólnego importu surowców), w roku 1933 na 254 tys. Ł. P. (30 %), w roku 1934 na 460 tys. Ł. P. (42 %). Głównymi dostawcami są: Rumunja (277 tys. Ł. P. w 1934 r. t. j. 60 %), Z.S.S.R. (64 tys. Ł. P. — 14 %) i Polska (56 tys. Ł. P. — 12 %). Pozatem poważną pozycję w imporcie palestyńskim zajmuje orzech ziemny dla produkcji tańszej oliwy. W roku 1934 importowano orzech ziemny z Indyj i Chin na 100 tys. Ł. P. W dziale „Różne" pierwsze miejsce zajmują nawozy sztuczne (do użyźnienia plantacyj cytrusowych), których import wynosił 105 tys. Ł. P. (główni dostawcy: Anglja, Niemcy, Holandja, Belgja).

Według głównych krajów pochodzenia import lat ostatnich przedstawia się jak następuje:

	1932		1933		1934		1935	
	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%
Anglja	1.522	20 %	1.950	17,5%	2.960	19,5%	3.212	17,9%
Niemcy	775	10 %	1.193	10,7%	1.659	10,9%	2.197	12,3%
Stany Zjedn.	520	6,7%	839	7,5%	1.283	8,5%	1.498	8,4%
Syrja	813	10,5%	943	8,5%	1.083	7,2%	1.309	7,3%
Rumunja	518	6,7%	582	5,2%	953	6,3%	1.208	6,7%
Polska	101	1,3%	290	2,6%	475	3,1%	778	4,3%
Belgja	180	2,3%	347	3,1%	620	4,1%	716	4,0%
Czechosłowacja	180	2,3%	313	2,8%	514	3,3%	666	3,7%
Japonja	176	2,3%	350	3,2%	594	3,9%	645	3,6%
Egipt	1.166	15,0%	1.208	10,8%	457	3,0%	594	3,3%
Włochy	299	3,8%	357	3,2%	481	3,2%	449	2,5%
Austrja	94	1,2%	187	1,7%	348	2,3%	354	2,0%
Francja	340	4,4%	460	4,1%	418	2,7%	349	1,9%
Turcja	203	2,6%	364	3,3%	495	3,3%	338	1,8%
Holandja	80	1,0%	118	1,0%	247	1,6%	271	1,5%
Z.S.R.R.	99	1,3%	158	1,4%	215	1,4%	234	1,3%
Irak	29	0,3%	82	0,7%	180	1,2%	218	1,2%
Szwajcarja	37	0,5%	74	0,7%	168	1,1%	209	1,1%

Podczas gdy całkowity import palestyński w 1935 r. wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 17,7 %, import z Anglji wzrósł tylko o 8,5 %. Niemcy zajmują stale drugie miejsce (przeciętnie 11 %), zaś Stany Zjednoczone trzecie miejsce (przeciętnie 8 %). Import z Niemiec wzrósł o 538 tys. Ł. P. t. j. o 32 %. Suma importu ze Stanów Zjednoczonych wzrosła o 215 tys. Ł. P. t. j. o 17 %. Import z Polski wzrósł o 333 tys. Ł. P. t. j. o 70 %.

1) Za 1935 r. posiadamy narazie tylko ogólne liczby statystyczne.

2) Produkcja palestyńskiej fabryki cementu „Nesher", która wyniosła w 1934 r. 155 tys. ton, pokryła w tym roku tylko około 55 % zapotrzebowania.

3) Szczegółową statystykę importu towarów włókienniczych do Palestyny znajdzie czytelnik na innem miejscu w tym numerze.

Polska, która w 1932 r. zajmowała 13-te miejsce w imporcie palestyńskim, wysunęła się w 1935 r. na szóste miejsce, i udział jej wzrósł z 1,6 % do 4,3 %. Podczas gdy całkowity import palestyński wzrósł w 1935 r. blisko dwukrotnie w porównaniu z r. 1932, eksport polski do Palestyny wzrósł w tymże okresie — wg. polskiej statystyki handlowej[1]) — blisko pięciokrotnie (z 3,2 milj. zł. do 14,4 milj. zł.). Import z Syrji wzrósł o okrągłe 230 tys. Ł. P., import z Rumunji o okrągłe 250 tys. Ł. P. Import z Anglji, Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Syrji, Rumunji i Polski razem stanowi około 60 % całkowitego importu palestyńskiego. Import z Japonji, który nosi charakter wybitnie dumpingowy, został mniej więcej na tym samym poziomie. Należy się spodziewać, że w związku z podwyższeniem stawek celnych na wyroby jedwabne (w styczniu 1936 r.) zostanie dumping japoński nieco zahamowany w roku bieżącym. Import z innych krajów nie uległ w 1935 roku poważniejszym wahaniom.

W eksporcie palestyńskim lwią część (przeciętnie 80 %) zajmują owoce cytrusowe. Powierzchnia plantacyj cytrusowych w Palestynie jest w chwili obecnej szacowana na $1/4$ miljona dunamów (dunam — 919 m. kw.). W 1934 r. Palestyna zajęła trzecie miejsce w światowym eksporcie owoców cytrusowych:

Hiszpanja . . .	870	tys. ton
Włochy	334	,, ,,
Palestyna	178	,, ,,
Stany Zjedn. . .	134	,, ,,

Eksport owoców cytrusowych w okresie 1932—1934 przedstawia się jak następuje:

	1932		1933		1934	
	tys. skrzyń	tys. ŁP.	tys. skrzyń	tys. ŁP.	tys. skrzyń	tys. ŁP.
Pomarańcze w skrzyniach	3.525	1.701	4.200	1.949	5.129	2.430
Pomarańcze luzem . .	—	9	—	3	—	6
Grejpfruty	150	80	251	129	420	220
Cytryny w skrzyniach	14	6	17	7	28	12
Cytryny luzem . . .	—	4	—	2	—	4
	—	1.800	—	2.090	—	2.672

W r. 1932 eksport cytrusów wynosił 75 % całkowitego eksportu palestyńskiego, w roku 1933—80 %, w r. 1934 — 82 %. Pomarańcze stanowiły w r. 1932—95 % ogólnego eksportu cytrusów z Palestyny, w r. 1933—93 %, w r. 1934—91 %. Głównymi odbiorcami cytrusów są Anglja i Niemcy:

	1932		1933		1934	
	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%
Anglja	1.274	70 %	1.504	72 %	1.715	64 %
Niemcy	322	18 %	356	17 %	590	22 %

Anglja jest jedynym rynkiem, na którym przywóz cytrusów palestyńskich nie podlega ograniczeniom kontyngentowym. Plantatorzy palestyńscy czynią starania, aby cytrusy palestyńskie zostały zwolnione w Anglji z oclenia, t. j. żeby Palestyna korzystała z przywileju umowy ottawskiej, która zniosła barjery celne pomiędzy poszczególnemi częściami imperjum brytyjskiego. Rząd angielski nie jest skłonny uczynić tym żądaniom zadość. We wszystkich innych krajach eksport cytrusów palestyńskich boryka się z ograniczeniami kontyngentowemi i innemi trudnościami, o których wspomnieliśmy w poprzednim rozdziale.

Również eksport wina napotyka na trudności, wskutek czego przeciętna produkcja roczna, która przed 10-ciu laty wynosiła 40 — 50 tys. hektolitrów, spadła w ostatnich latach do 20 tys. hektolitrów. Do 1933 r. głównym odbiorcą wina palestyńskiego był Egipt, lecz naskutek ograniczeń przywozowych zajął, począwszy od 1933 r., trzecie miejsce:

EKSPORT WINA	1932	1933	1934
	(w tysiącach Ł.P.)		
Stany Zjedn. ...	3	2	8
Anglja	7	6	4
Egipt	14	6	4
Inne kraje	7	8	7
	31	22	23

Inne większe pozycje w eksporcie palestyńskim stanowią: melony (30 tys. ŁP. w r. 1934; główny odbiorca Syrja), oliwa (18 tys. ŁP.; Polska, Afryka Południ., Egipt, Irak, Syrja), inne oleje jadalne (36 tys. ŁP.; wyłącznie Syrja), konfekcja (34 tys. ŁP.; Syrja, Egipt), pończochy (9 tys. ŁP.; Syrja), mydło do prania (69 tys. ŁP.; Egipt, Syrja), zęby sztuczne (wytwórnia w Tel-Avivie; 28 tys. ŁP.; Anglja, Australja, Czechosłowacja, Włochy).

[1]) Wg. palestyńskiej statystyki wzrost ten jest jeszcze o wiele bardziej znaczny. Statystyka palestyńska uwzględnia nietylko wartość towaru netto, lecz także frachty, asekurację i t. d. Pozatem obejmuje statystyka importu także mienie imigrantów.

Według głównych krajów przeznaczenia eksport lat ostatnich przedstawia się jak następuje:

	1932		1933		1934		1935	
	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%	tys. ŁP.	%
Anglja	1.342	56,4%	1.559	60,2%	1.785	55,5%	2.508	59,5%
Syrja	230	9,6%	213	8,2%	223	6,9%	337	8,0%
Niemcy. . . .	333	14,0%	374	14,4%	601	18,7%	260	6,2%
Egipt	129	5,4%	72	2,8%	70	2,2%	209	4,9%
Holandja . . .	31	1,3%	54	2,1%	77	2,4%	187	4,4%
Polska	16	0,7%	15	0,6%	32	1,0%	123	2,9%
Rumunja . . .	54	2,4%	41	1,6%	60	1,9%	91	2,1%
Francja . . .	35	1,5%	62	0,8%	30	0,9%	91	2,1%

Anglja pochłania stale przeszło połowę całkowitego eksportu palestyńskiego. Drugie miejsce, które do 1935 r. było stale zajęte przez Niemcy (przeciętnie 15 %), zajęła w 1935 r. Syrja, osiągając blisko 10 %. Zarówno w angielskim jak i w niemieckim imporcie z Palestyny owoce cytrusowe stanowią przeszło 90 %. Eksport do Syrji jest ułatwiony dzięki umowie handlowej pomiędzy obu krajami. Syrja jest, jak widzieliśmy, głównym odbiorcą szeregu artykułów przemysłowych i rolniczych; pomarańcze stanowią w eksporcie palestyńskim do Syrji zaledwie 2,2 %. Polska zajęła w 1935 r. szóste miejsce wśród krajów importujących z Palestyny. Eksport palestyński do Polski został ułatwiony dzięki obniżeniu cła na import pomarańczy. W grudniu 1934 r., w konsekwencji układu handlowego zawartego pomiędzy Polską a Hiszpanją, przyznano generalną zniżkę na cło od pomarańczy w wysokości 80 %, t. j. stawka celna wynosi obecnie gr. 40 od klg. zamiast zł. 2. Niezależnie od tego zmniejszono poprzednio cło na grejpfruty, dzięki czemu wzrósł w bardzo znacznej mierze eksport grejpfrutów do Polski, z 1.348 ŁP. w 1933 r. do 9.504 ŁP w 1934 r. Udział procentowy Polski w eksporcie palestyńskim wzrósł w 1935 r. czterokrotnie w porównaniu z 1932 r., zaś suma eksportu palestyńskiego do Polski przeszło siedmiokrotnie. Jak już zaznaczyliśmy, stosunki handlowe polsko-palestyńskie rozwijają się pomyślnie dla obu stron, i rok bieżący, który stoi pod znakiem Targów Palestyńskich, będzie stanowił niewątpliwie dalszy etap w zacieśnieniu węzłów gospodarczych pomiędzy obu krajami.

Dr. HENRY BERKOWICZ

Lodz as an economic centre

IT IS PROBABLY not known to everybody that besides the highly industrialised countries of Western Europe there exists in their near proximity an economic centre whose swing and extensiveness of its voluminous production not only equal those of said countries, but in many instances surpass them. This region is Lodz textile district centering around Lodz, a town with a population exceeding 600 millions, with which not many of the huge industrial centres of Europe may contend.

The comparatively small area of this district covering 19.000 square kilometres constitutes hardly 5 per cent of the whole territory of Poland. According to the last census, the population of Lodz district in 1931 amounted to 2½ millions (8,5 per cent of the total population of Poland), which makes, as the case is in industrialised Germany, 139 inhabitants per square kilometre. The number of hands employed by the industry of Lodz in 1936 surpasses 100.000, thus constituting over 30 per cent of the total of workers employed in Polish manufacturing industries, while 80 per cent of the total employment of Lodz district falls to the share of its textile industry. These figures testify to the importance of Lodz manufacturing area for Poland's economical life, and show clearly that the driving force of the steadily increasing development of this region is the textile industry.

A number of other supplementary manufacturing industries, closely linked with the textile production, are concentrated around the Lodz textile industry. Among them the most important are: the clothing industry (in 1933 it employed 25 per cent of the total workers in this line on the whole territory of Poland), some sections of chemical industry(artificial silk yarn, dye — stuffs, water-proof clothing), metal and electric machinery industry (textile machinery and parts), some lines of timber industry (technical articles such as shuttles, wooden bobbins, ply-wood, boxes, etc.), paper industry (packing paper) and leather industry (parts for weaving and spinning machinery).

Morevoer, some lines of production not connected with the textile industry have been developing fairly steadily in the Lodz district. Among these industries particular attention must be drawn to the following: saw-mills, office and bentwood furniture, glassworks, brick-kilns, sugar-factories, the milling, the building and the poly graphic industries, etc.

In the wake of the rapid progress of industries followed the development of the satellites of manufacturing industry — trade and handicrafts, as well as an intensified agricultural output, which in Lodz district presents a transitional stage from the West European standard to the level prevailing in countries, backward in economic development.

I consider superfluous to fatigue the reader by quoting the figures illustrating the volume of output of the particular lines of the Lodz industry. I will only confine myself to citing a few



Plac Wolności w Łodzi.

data relating to imports and exports of the total Polish cotton and woollen industry. The imports in 1935 aggregated: cotton and cotton waste 67.000 tons, unwashed wool about 15.000 tons, washed wool about 3.500 tons; woollen waste over 1.500 tons and combed wool about 2.500 tons.

The imports of semi—manufactured textile goods into Poland during the period under review amounted to: cotton yarn, mostly of British origin, about 1.000 tons, woollen yarn about 500 tons, of which one half was supplied by England and the other by Czechoslovakia.

The imports of finished wool and cotton fabrics, as well as cotton thread from sundry countries reached 300 tons.

Polish textile exports in 1935 totalled in round figures 13.000 tons estimated at over 30 million zlotys. The Polish textile goods have already penetrated to the most remote countries of the world, finding there a ready sale. The main items of this export are: woollen and felt fabrics, of which abt. 2.600 tons were exported mainly to China, British Indies, the Union of South Africa and Syria; woollen yarn of which 1.270 tons were sold nearly to all the markets of the world; cotton fabrics 660 tons, for which the main consuming markets are Palestine, Switzerland and Great Britain, and cotton yarn — 380 tons, directed mostly to Jougoslavia, Germany, Austria Roumania and Holland.

Exports of other articles also play an important part in the total Polish foreign trade, while Polish goods find at present a good market at the remotest oversea countries.

For instance bentwood furniture produced in Lodz district may be found both in British Indies and the farms of Argentine and Brazil, in the United States of North America, in Egypt and in Polynesia islands. The rubber footwear manufactured by Lodz factories is worn not only by the fishermen of the countries bordering on the Northern sea, namely Holland, Belgium, Danemark and the distant Iceland, but by the poorer classes of population in Roumania and many other European countries. The glassware turned out by Lodz glassworks has abready made its way to the markets of the Near East.

Of course the leading articles of the Lodz District are textile goods. Besides the above mentioned yarn, woollen and cotton fabrics, ready made clothes constitute a very important export commodity. The export of the latter was initiated by some enterprising businessmen of Brzeziny near Lodz, a textile centre catering prior to the war for the Russian markets, who started in 1929 on a business tour to investigate the possibilities for trade in South Africa. At present Polish ready-made clothes penetrate either directly or through the medium of colonial countries such as Great Britain, Holland, France, etc. into all the countries of Africa and Asia. Besides ready-made garments Lodz provides these great colonial markets with cotton underwear, the export of which in 1933 realised 5¼ million zlotys. It must be noted that these important results obtained in exports may be attributed in a large measure to the considerable ability of the Polish textile manufacturers to adapt themselves to the widely divergent demands of an extensive circle of consumers at sundry markets, as well as to their unremitting efforts in this direction.

The only way for compensating the Polish, and in particular the Lodz industry, for the loss of the big markets of Russia which in 1911 absorbed 90.000 tons of cotton and woollen fabrics of Lodz estimated at 280 million roubles, was to gain a strong foothold at other foreign markets and to intensify their trade relations with the latter. The Polish textile industry is at present entirely technically prepared for export trade in its pre-war volume. Immediately after the conclusion of peace, the workshops destroyed during German occupation were restored and the industry woke again to a new life. The strong belief of the Polish textile manufacturers in the future of this industry is so great that they do not restrict themselves to keeping up their factories on the highest technical level, but steadily call to life new lines of textile production, which either did not exist at all prior to the war, or worked in most primitive conditions. Among the new factories and extensions, a few years ago a big knitting and hosiery production has been started in Lodz, thanks solely to private initiative not backed up by any outside assistance. The goods produced by this young branch of industry are now in a position to compete successfully with similar articles of West-European make. The total capital invested in the reconstruction and extension of the textile industry during the period from 1925 to 1927 reached 60 million zlotys. All these developments are indicative of a distinct increase of productivity, efficiency and quickening of enterprise of the Lodz textile industry.

Ending this article, I wish to add that the Lodz industrial region, which is one of the main items in Poland's national economy, is also an attractive co-partner in commercial intercourse with foreign countries. These subjects, however, are discussed in the following articles.

Dr. J. ADLER

Palestyński rynek tekstylny

PALESTYŃSKI obszar mandatowy liczy obecnie około 1,270.000 mieszkańców. Z tej liczby około 585.000 można zaliczyć do nabywców wyrobów tekstylnych w sensie europejskim, a są to: 385.000 żydów oraz 200.000 nie-żydów żyjących nowocześnie (chrześcijanie europejscy i arabowie miejscy). Resztę stanowi arabska ludność wiejska (osiadli Fellachowie i koczownicy Beduini), którzy wprawdzie obecnie jeszcze trzymają się przeważnie strojów wschodnich swoich przodków, ale w pojedyńczych wypadkach zaczynają używać części ubiorów europejskich.

Jak z powyższego wynika, zadanie, które palestyński rynek tekstylny ma do spełnienia, polega z jednej strony na zaspokojeniu potrzeb odzieżowych 585 tys. osób według upodobań i zwyczajów europejskich, z drugiej natomiast na zaspokojeniu potrzeb 685.000 osób według zwyczajów wschodnich, co w praktyce tyczy się przeważnie tanich wyrobów bawełnianych i z jedwabiu sztucznego. Widać z tego, że w chwili obecnej zapotrzebowanie na wyroby tekstylne europejskie i wschodnie mniej więcej się równoważy. Im prędzej jednak zamożność kraju wzrasta, tem prędzej rozpowszechnia się zwyczaj używania odzieży europejskiej i nie wydaje się nieprawdopodobnem, że już w krótkim czasie ubiór europejski tak samo zapanuje w Palestynie, jak po wojnie światowej zapanował w Turcji a ostatnio w Persji. Nasuwa się wniosek, że rynek palestyński staje się dla wytwórcy tekstylnego interesującym nie tylko ze względów konjunkturalnych, lecz również ze względu na niedalekie możliwości rozbudowy i rozwoju.

Należy tu zaznaczyć, że palestyński rynek tekstylny nie ogranicza się wyłącznie do pokrywania zapotrzebowania krajowego, lecz że dzięki centralnemu położeniu Palestyny w obszarze lewantyńskim coraz częściej staje się poszukiwanem źródłem zakupów dla krajów sąsiednich. W Tel-Avivie i Haifie, gdzie liczne europejskie tekstylne firmy eksportowe umieściły swoich agentów generalnych i reprezentantów, uzyskuje się coraz wydatniejsze wyniki eksportowe przez wojażerów, przedstawicielstwa filjalne, przesyłki próbne i propagandę w Kairze, Aleksandrji, Port-Saidzie, Bejrucie, Damaszku, Bagdadzie, Basra, Larnaka i Nikosji. Taksamo jak dla licznych innych gatunków towarów, Palestyna stała się w ostatnich czasach miarodajnem centrum handlowem dla Lewantu, do czego przyczynił się fakt, że w ciągu ostatnich trzech lat pokaźna liczba żydowskich fachowców tekstylnych przeniosła się z Niemiec do Palestyny.

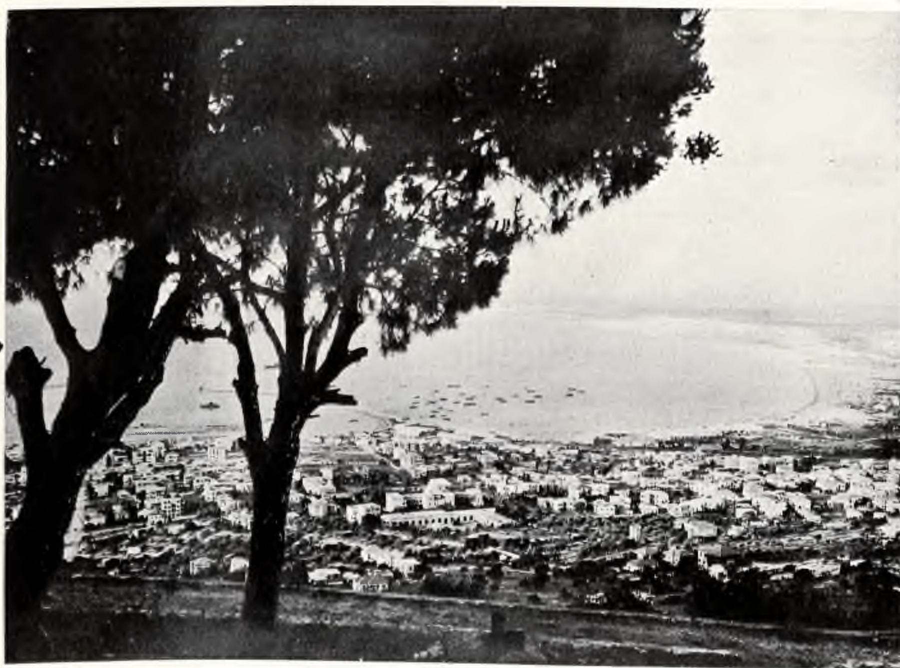
Fakt, że palestyński rynek tekstylny nie jst tylko rynkiem lokalnym, lecz i tranzytowym, znalazł swój wyraz w rozwoju Targów Lewantyńskich w Tel-Avivie.

Targi Lewantyńskie	Ogólna liczba wystawc.	Z tego wystawców towarów tekstylnych i odzieżowych
1929:	330	22
1932:	1.226	89
1934:	2.861	267

Udział przemysłu tekstylnego i odzieżowego wzrósł jak widzimy w ostatnich trzech Targach z 6,7 na 7,3 i 9,3 % i należy przypuszczać, że następne Targi Lewantyńskie w Tel-Avivie 1936 wykażą dalszy bezwzględny wzrost wystawców tekstylnych.

Do jakiej wysokości dochodzi obrót palestyńskiego rynku tekstylnego? Jeżeli się przyjmie roczne zużycie tekstyljów wszelkiego rodzaju (odzież, bielizna osobista i pościelowa, materjały meblowe, materjały firankowe, dywany i t. d.) dla 585.000 konsumentów typu europejskiego na 4 ŁP na głowę, a u konsumentów typu wschodniego na przeciętnie 1 ŁP na głowę, to otrzymujemy zapotrzebowanie ogólne około 3 miljonów ŁP. Z tego pokrywa wytwórczość rodzima około 0,9 %, a około 2,1 miljonów pokrywa się przez import towarów zagranicznych.

Ciekawe będą, wobec dat wyżej przytoczonych, niektóre szczegóły o palestyńskim przemyśle tekstylnym i odzieżowym. Przemysł ten posiada swoją główną siedzibę w okręgu przemysłowym Tel-Avivu. Skupia się tu przedewszystkiem najważniejszy przemysł tekstylny Palestyny t. j. przemysł dziany i trykociarski, który swój rozwój w ostatnich 11 latach zawdzięcza wybitnym fachowcom przybyłym z Polski, szczególnie z m. Łodzi, z Austrji, Czechosłowacji i Niemiec, którzy rozbudowali ten przemysł w sposób wydatny. Możemy tu stwierdzić około 40 do 50 średnich i większych przedsiębiorstw, na których czele kroczy poważna firma „Lodzia Textile Co." w Kiriath-Awodah pod Tel-Avivem. Pozatem musimy wymienić jako przedsiębiorstwo specjalne fabrykę pończoch „Gerev" w Ramath-Gan pod Tel-Avivem, oraz obie przodujące tkalnie jedwabiu i jedwabiu sztucznego „Delfiner" w Tel-Avivie i „Moschi" w Ramath-Gan, z któremi przemysł dziany również się łączy. Poza przemysłem trykotażowym Palestyny, należy podkreślić wyrób materjałów jedwabnych i ze sztucznego jedwabiu, wytwarzanych przez obie wyżej wymienione fabryki. Poważnem przedsiębiorstwem jest również dzialnia i tkalnia bawełny w Kwar-Atta pod Haifą „Atta Textile Works", stworzona niedawno przez żydowskich fachowców z Czechosłowacji. Pozatem posiada Jerozolima tkalnię dywanów, a Haifa i Tel-Aviv nowoczesne ręczne tkalnie rzemiosła artystycznego dla materjałów odzieżowych i dekoracyjnych, przemysł materjałów markizowych i dywanikowych w Tel-Avivie i wreszcie przemysł obliczony specjalnie dla zapotrzebowania tekstylnego wschodniego, chałupniczy przemysł tkalny prowadzony sposobem patrjarchalnym w południowo-palestyńskiem mieście Majdal. Palestyna importowała w roku 1934 towarów bawełnianych, wełnianych, jedwabnych, sztucznego jedwabiu i nici lnianych za 168.000 ŁP, w roku 1935 —220.000 ŁP.



Widok na Haifę z góry Karmel

W stadjum silnego rozwoju znajduje się również przemysł odzieżowy, konfekcyjno-odzieżowy i bieliźniany, które w większej części skupiają się również w Tel-Avivie. Obok odzieży dla mężczyzn, kobiet i dzieci, oraz wyrobów bieliźnianych, dużą rolę odgrywa odzież robotnicza i zawodowa. Palestyński przemysł konfekcyjny chłonie już obecnie wydatną część importowanych towarów manufakturowych, nie ograniczając przytem krawiectwa na miarę i wytwórczości dla własnych potrzeb.

Z początkiem roku 1935 palestyński przemysł tekstylny i odzieżowy liczył około 170 wytwórni, do tego doszło do początku 1936 roku około 40 nowozałożonych. Ochronę celną, dotychczas wielce niewystarczającą, uzupełnił i wzmocnił rząd palestyński wydatnie nowelą do taryfy celnej z 22 stycznia 1936 r., a to szczególnie dla odparcia dumpingu japońskiego. I tak ustalono cło na drukowane i farbowane materjały bawełniane na 25 % ad valorem, cło dla konfekcji jedwabnej damskiej lub ze sztucznego jedwabiu na 40 %, na trykotaże i towary dziane z jedwabiu lub sztucznego jedwabiu na 22,5 % ad valorem.

Jeżeli rozpatrzymy palestyński przemysł tekstylny i odzieżowy, dążność ekspansywną Palestyny i jej ochronę celną, musimy się zastanowić nad tem, jakie właściwie widoki posiada przywóz zagraniczny i szczególnie z Polski? Wartość tego przywozu wynosi, jak już zaznaczyliśmy, z punktu widzenia konsumenta palestyńskiego, około 2,1 miljonów ŁP. Poza już wspomnianemi nićmi, —w roku 1935 około 220.000 ŁP (1934: 168.000 ŁP), należałoby przytoczyć materjały bawełniane na około 700.000 ŁP (1934: 520.574), materjały wełniane na około 400.000 ŁP. (307.019 ŁP), odzież gotowa wszelkiego rodzaju na około 750.000 ŁP (1934: 583.870 ŁP), co wynosiłoby na rok 1935 szacunkowo przywozu tekstylnego za 2,42 miljonów, gdyż ostatecznych cyfr statystyki palestyńskiego handlu zagranicznego za cały rok 1935 można się spodziewać dopiero w miesiącu maju. Ponieważ ustaliliśmy poprzednio bezpośrednie zużycie wyrobów tekstylnych pochodzenia zagranicznego przez ludność palestyńską na 2,1 miljonów, pozostałe 320.000 ŁP należy wytłómaczyć sprowadzeniem towarów zagranicznych, przedewszystkiem nici, dla palestyńskich przetwórni.

Jest to jak widać bardzo chłonny i w silnym rozwoju znajdujący się rynek dla towarów tekstylnych, i to nietylko w sensie bezpośredniego zużycia, ale również dla dalszej przetwórczości. Pozatem rynek palestyński jest rynkiem bardzo dogodnym, gdyż nie ograniczają go żadne przepisy dewizowe, a wszyscy dostawcy są naogół traktowani na równi, według zasady ,,otwartych drzwi". Jeżeli mimo tych dogodnych warunków polski przemysł tekstylno-eksportowy nie odgrywa ze swojemi wyrobami na rynku palestyńskim należnej mu roli, roli odpowiadającej stanowisku wielkiego państwa, musimy się zastanowić nad przyczynami tego objawu.

Całą sytuację oświetli nam jaskrawo parę cyfr, które czerpiemy z palestyńskiej statystyki przywozowej za rok 1934 (ponieważ nie dysponujemy jeszcze statystyką za rok 1935).

Palestyna importowała: wyrobów bawełnianych drukowanych i farbowanych za 359.004 ŁP, a to z Japonji za 148.382 ŁP, z Anglji za 72.952 ŁP, z Włoch za 65.775 ŁP, z Czechosłowacji za 15.573 ŁP i z Polski za 4.631 ŁP. Wskutek ostatniej podwyżki cła w Palestynie, należy przypuszczać, że przywóz wytworów japońskich zostanie mocno ograniczony, gdyż władze celne dysponują naprzemian cłem wartościowem i ciężarowem, które obciąża przedewszystkiem najlżejsze materjały bawełniane.

Co się tyczy Włoch, to od kilku miesięcy są one wykluczone z rynku palestyńskiego wskutek sankcyj. Korzyści otwierające się przed Polską są jasne i należałoby je wykorzystać z całych sił podczas najbliższych Targów Lewantyńskich.

Ogólny przywóz materjałów wełnianych do Palestyny wynosił, jak już nadmieniono, 245.277 ŁP. Sprowadzone zostały towary: z Wielkiej Brytanji za 147.403 ŁP, z Włoch za 43.287 ŁP, z Czechosłowacji za 17.434 ŁP, z Francji za 12.197 ŁP — a z Polski tylko za 9.235 ŁP. W tym wypadku również otwierają się przed rynkiem polskim duże możliwości zastąpienia towarów włoskich, wyeliminowanych na skutek sankcyj, przez towary polskie.

Krepy jedwabnej importowała Palestyna za 56.473 ŁP (z czego z Japonji za 45.686 ŁP), pozostałych materjałów jedwabnych za 40.701 (z Japonji za 29.474 ŁP), krepy ze sztucznego jedwabiu za 69.066 (z Japonji za 40.389 ŁP), innych materjałów ze sztucznego jedwabiu za 140.788 ŁP (w tem z Syrji-Libanu za 63.889, z Japonji za 24.572, z Wielkiej Brytanji za 12.183, z Włoch za 11.572 ŁP). Co się tyczy pierwszych trzech gatunków towarów, to należy przypuszczać, że nowa polityka celna będzie w stanie skutecznie zwalczać dumping japoński. Co się zaś tyczy czwartego gatunku towarów, to do Japonji odnosi się wzgląd wyżej przytoczony, co do Włoch pozostaje kwestja sankcyj, a co do konkurencji z wyrobami syryjsko-libańskiemi—stanowi ona poważną przestrogę dla przemysłowców polskich, aby się dokładniej niż dotychczas zainteresowali upodobaniami wschodniemi pod względem odzieżowym, gdyż tylko przez odpowiednie przystosowanie się do tych upodobań będzie można uzyskać pewną przewagę, tem więcej, że wyroby te (syryjskie), na podstawie specjalnych umów międzynarodowych, korzystają jeszcze z przywileju zwolnienia od wszelkiego cła.

Wyroby dziane i trykociarskie figurują w mało szczegółowej statystyce palestyńskiej tylko pod dwiema pozycjami, a mianowicie pończoch i skarpetek a pozatem zostały umieszczone w rubryce ,,gotowych ubrań" (,,Wearing Apparel"). W rubryce skarpetek, gdzie panuje Syrja-Liban, i w rubryce pończoch, gdzie króluje Czechosłowacja, Polska wogóle nie została wymieniona, a w przytoczonej rubryce ,,Wearing Apparel" wypada na Polskę zaledwie dwa procent, podczas gdy Japonja i Syrja-Liban zajmują jedną trzecią całego rynku, a inne środkowo-europejskie kraje tekstylne odgrywają tu dużą rolę.

Nie widzimy żadnego powodu potemu, aby Polska w tak mało wydatny sposób brała udział w obrotach rynku palestyńskiego, który daje jeszcze prócz



Oracz koło osiedla żydowskiego.

tego duże możliwości opracowania krajów sąsiednich. Wyroby przemysłu polskiego mogą śmiało konkurować z wyrobami innych krajów europejskich, a sposobność jest tem lepsza, że wykluczenie Włoch z rynku palestyńskiego i nowa polityka celna, umożliwiająca zwalczanie dumpingu japońskiego, otwierają przed przemysłem polskim wyjątkowo korzystne warunki wywozowe. Jedyna przyczyna, która dotychczas stała na przeszkodzie wzmożonego wywozu wyrobów polskich do Palestyny, leżała w pewnym braku inicjatywy propagandowej i eksportowej u polskich przemysłowców tekstylnych. W Palestynie za mało się słyszy o dzisiejszych wysiłkach Polski, podczas gdy inne, mniejsze państwa doskonale zrozumiały doniosłość propagandy choćby nawet w Palestynie. Może dałoby się w Palestynie urządzić coś w rodzaju stałej wystawy wytworów polskich, a szczególnie wytworów tekstylnych. W tej chwili należałoby uczynić to co najpilniejsze i najaktualniejsze, a mianowicie urządzić reprezentacyjny i robiący wrażenie przegląd polskiego przemysłu tekstylnego na Targach w Tel-Avivie, aby do pewnego stopnia odrobić dotychczas popełnione zaniedbania i stworzyć solidną podbudowę dla dalszego wywozu polskich wyrobów do Palestyny.

Palestyna w handlu zagranicznym Polski

W OKRESACH ogólnego ożywienia na rynku światowym, a co za tem idzie wzmożonej wymiany towarowej z zagranicą, wzrost eksportu do jakiegoś poszczególnego kraju jest zjawiskiem, niewymagającem specjalnej oceny, zwłaszcza o ile proporcja tego wzrostu nie przekracza w znacznej mierze proporcji wzrostu całkowitego eksportu. Gdy natomiast w eksporcie całkowitym zaznacza się w ciągu szeregu lat stała tendencja zniżkowa, zaś eksport do jakiegoś poszczególnego kraju wzrasta w tym samym okresie w niespodziewanie szybkiem tempie, fakt ten zasługuje na specjalną uwagę.

Faktem tego rodzaju jest właśnie rozwój stosunków handlowych pomiędzy Polską a Palestyną. Począwszy od roku 1929 do r. 1934 handel zagraniczny Polski, zarówno po stronie importu jak i eksportu, wykazuje stały spadek, co zresztą odzwierciadla sytuację obrotów handlowych na rynku międzynarodowym. W roku 1935 import polski wzrósł, w porównaniu z rokiem poprzednim o okrągłe 60 milj. złotych i osiągnął poziom, na którym stał w 1932 r. (861 milj. zł.). W porównaniu z importem w 1929 r. (3.111 milj. zł.) spadek importu polskiego w 1935 r. wynosił więc 2.250 milj. zł., t. j. 72 %. Natomiast eksport uległ dalszemu spadkowi również w r. 1935, w którym to roku Polska eksportowała na 925 milj. zł., t. j. o 1.888 milj. zł. i o 67 % mniej niż w 1929 r.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI

	Import	Eksport	Saldo
	(w tysiącach złotych)		
1929	3.110.982	2.813.360	—297.622
1930	2.245.973	2.433.244	+187.271
1931	1.468.242	1.878.597	+410.355
1932	861.983	1.083.802	+221.819
1933	826.994	959.643	+132.649
1934	798.760	975.342	+176.582
1935	860.645	925.040	+ 64.395

Z liczb powyższych widzimy, że saldo, które do roku 1931 wykazuje tendencję zwyżkową, ulega również spadkowi począwszy od r. 1932. Za ostatnie pięciolecie saldo dodatnie w handlu zagranicznym Polski spadło z 410 milj. zł. do 64 milj. zł., t. j. o 346 milj. zł. i o 84 %.

Na tle ogólnego spadku eksportu polskiego zaznaczył się spadek eksportu do szeregu poszczególnych państw europejskich, jak np.:

EKSPORT (w tys. zł.).

	1931	1935	
Ogółem ...	1.878.732	925.040	Spadek o 50 %
Austrja..........	174.699	59.388	„ „ 68 %
Czechosłowacja ...	143.869	52.856	„ „ 63 %
Danja...........	76.878	27.577	„ „ 64 %
Francja	103.357	32.620	„ „ 68 %
Holandja	68.284	35.422	„ „ 48 %
Niemcy	315.299	136.631	„ „ 56 %
Rumunja	30.870	7.917	„ „ 74 %
Szwajcarja	55.024	12.954	„ „ 76 %
Węgry	26.837	4.714	„ „ 82 %
Z. S. R. R.	125.257	11.086	„ „ 91 %

Tak więc w licznych krajach europejskich eksport polski uległ spadkowi od 50 % do 90 %. O ile porównamy z tym stanem rzeczy Palestynę, zobaczymy, że eksport polski do tego kraju nietylko że nie spadł w okresie 1931 — 1935, lecz wzrósł z 1.634 tys. zł. do 14.398 tys. zł., t. j. prawie dziewięciokrotnie (lub o 781 %). Wzrost ten był stały i mniej więcej równomierny: w 1932 r. suma eksportu wynosiła 3.207 tys. zł., w 1933 r. —5.752 tys. zł., w 1934 r. —9.067 tys. zł. Osiągnąwszy poważną sumę 14.398 tys. zł., eksport do Palestyny wyprzedził w 1935 r. eksport do następujących krajów europejskich: Szwajcarja (12.954 tys. zł.), Z. S. S. R. (11.086 tys. zł.), Jugosławja (7.947 tys. zł.), Rumunja (7.917 tys. zł.), Łotwa (7.474 tys. zł.), Grecja (6.197 tys. zł.), Węgry (4.714 tys. zł.). Pod względem salda na korzyść Polski handel z Palestyną wyprzedził w 1935 r. znacznie jeszcze liczniejszą ilość państw europejskich. W handlu z Palestyną saldo wynosiło w r. 1935 +



Ogólny widok na Jerozolimę.

10.372 tys. zł., zaś w handlu z Norwegją +9.447 tys. zł., z Holandją + 7.166 tys. zł., z Łotwą +6.423 tys. zł., z Hiszpanją + 5.248 tys. zł., z Włochami +3.907 tys. zł., z Rumunją + 2.577 tys. zł., z Jugosławją minus 1.014 tys. zł., z Z. S. S. R. minus 3.802 tys. zł., z Francją minus 9.120 tys. zł., z Szwajcarją minus 10.763 tys. zł. Rynek palestyński posiada więc dla eksportu polskiego większe znaczenie niż rynek szeregu państw europejskich. Co się tyczy zaś krajów Bliskiego Wschodu oraz Azji wogóle, to Palestyna zajmuje w eksporcie polskim do tych krajów pierwsze miejsce, pozostawiając je wszystkie daleko za sobą w tyle:

EKSPORT Z POLSKI W 1935 r.
(w tys. złotych)

Palestyna	14.398
Egipt	5.212
Persja	3.879
Syrja	1.787
Turcja	1.245
Mezopotamja	690
Chiny	7.370
Indje brytyjskie	5.946
Japonja	4.674

Eksport polski do Palestyny jest prawie trzykrotnie większy od eskportu do Egiptu i osiem razy większy od eksportu do Syrji. Syrja stanowiła przed wojną, w ramach imperjum tureckiego, ośrodek dystrubucji towarów dla Palestyny i jej handel zagraniczny był o wiele bardziej ożywiony niż w Palestynie. Dlatego też porównanie eksportu do Palestyny z eksportem do Syrji nabiera szczególnego znaczenia dla oceny zdolności importowej Palestyny. W ogólnym eksporcie polskim do Azji w 1935 r. (40.307 tys. zł.) eksport do Palestyny stanowi 35 %, zaś w eksporcie do krajów Bliskiego Wschodu (27.211 tys. zł.) — 53 %. Również pod względem salda na korzyść Polski zajmuje Palestyna pierwsze miejsce wśród krajów Bliskiego Wschodu i Azji wogóle:

SALDO w 1935 r.
(w tys. zł.)

Palestyna	+10.372
Persja	+ 3.277
Syrja	+ 1.779
Mezopotamja	+ 660
Turcja	— 93
Egipt	—10.120
Chiny	+ 4.178
Japonja	+ 2.775
Indje brytyjskie	—25.941

Ponieważ ogólny eksport z Polski kurczy się, zaś eksport z Polski do Palestyny wzrasta bezustannie, nic dziwnego, że również udział procentowy Palestyny w eksporcie polskim wzrasta z roku na rok:

	Ogólny eksport z Polski	Eksport z Polski do Palestyny	% ogóln. eksportu
	(w tys. zł.)		
1932	1.083.802	3.207	0,3 %
1933	950.643	5.752	0,6 %
1934	975.342	9.067	0,9 %
1935	925.040	14.398	1,5 %

Polska ciągnie korzyści gospodarcze nietylko ze wzrostu swego eksportu do Palestyny, w związku z ogólnym wzrostem importu palestyńskiego, lecz także naskutek prądu emigrantów żydowskich z Polski do Palestyny, którzy nawiązują stosunki handlowe z Polską i rozszerzają import palestyński z Polski. Wzrasta nietylko udział Palestyny w eksporcie Polski, lecz także udział Polski w imporcie Palestyny:

	Ogólny import do Palestyny	Import z Polski do Palestyny	% udział Polski
	(w tys. Ł. P.)		
1932	7.769	101	1,3 %
1933	11.123	290	2,6 %
1934	15.153	475	3,1 %
1935	17.853	778	4,3 %

Jednocześnie wzrasta udział Polski w eksporcie palestyńskim:

	Ogólny eksport z Palestyny	Eksport z Palestyny do Polski	% udział Polski
	(w tys. Ł. P.)		
1932	2.381	16	0,7 %
1933	2.592	15	0,6 %
1934	3.218	32	1,0 %
1935	4.215	123	2,9 %

W 1935 r. eksport i import w handlu z Palestyną przedstawia się, według głównych artykułów, jak następuje:

EKSPORT DO PALESTYNY:	Tys. zł.
Kompl. skrzynk. do opakowania cytrusów	2.806
Drzewo budulcowe	1.469
Dykty	1.306
Żelazo i blacha żelazna	1.241
Towary włókiennicze	1.038
Zboża strączkowe	182
Mąki i kasze	277
Cukier	397
Bydło rogate	597
Drób	477
Meble gięte i ich części	1.005
Szkło i wyroby szklane	268
Papier pakowy	172
Książki i pisma	93
Drut żelazny	282
Rury żelazne i ich łączniki	462
Maszyny i aparaty	294

IMPORT Z PALESTYNY:	Tys. zł.
Pomarańcze i grejpfruty	3.415
Oliwa	182
Wino i koniak	37
Skóry bydlęce	242
Książki i pisma	35
Zęby sztuczne	31

BILANS BANKU POLSKA KASA OPIEKI S. A. W WARSZAWIE na dzień 31 grudnia 1935 r.

STAN CZYNNY: Kasa i sumy do dyspozycji: zł. 509.602,46; Waluty zagraniczne: zł. 679.564,52; Papiery wartościowe: zł. 36.288.788,87; Udziały w przedsiębiorstwach: zł. 499.000,—; Banki krajowe: zł. 3.597.016,28; Banki zagraniczne: zł. 1.996.826,53; Weksle zdyskontowane: zł. 576.974,52; Rachunki bieżące: zł. 194.905,52; Pożyczki pod zastaw pap. wart.: zł. 48.926,92; Nieruchomości: zł. 466.752,87; Różne rachunki: zł. 198.001,13; Suma stanu czynnego: zł. 45.056.359,62.

STAN BIERNY: Kapitał zakładowy: zł. 2.500.000,—; Kapitał zapasowy: zł. 250.000,—; Rezerwa na różnice kursowe na pap. wart.: zł. 60.000,—; Fundusz amortyzacyjny: zł. 92.505,01; Rezerwy podatkowe: zł. 252.416,36; Specjalny rk. przejść. różn. kursowych: zł. 205.945,55; Wkłady: zł. 34.531.189,34; Rachunki bieżące: zł. 2.251.777,32; Banki krajowe: zł. 258.304,27; Banki zagraniczne: zł. 2.210.636,74; Różne rachunki: zł. 1.360.262,95; Zysk: zł. 1.083.322,08; Suma stanu biernego: zł. 45.056.359,62. Inkaso i depozyty: zł. 180.979,17.

RACHUNEK STRAT I ZYSKÓW BANKU POLSKA KASA OPIEKI S. A. W WARSZAWIE za 1935 rok.

STRATY: Procenty i prowizje wypłacone: zł. 1.274.266,54; Koszty handlowe: zł. 986.201,69; Podatki: zł. 102.545,02; Amortyzacja: zł. 48.070,15; Czysty Zysk: zł. 1.083.322,08; Suma: zł. 3.494.405,48.

ZYSKI: Pozostałość zysku z roku ubiegłego: zł. 2.804,93; Procenty i prowizje pobrane: zł. 3.244.009,29; Różnice kursowe: zł. 223.850,20; Dochody z nieruchomości: zł. 23.741,06; Suma: zł. 3.494.405,48.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE BANKU POLSKA KASA OPIEKI S. A.

Dnia 7 lutego 1936 r. odbyło się Walne Zgromadzenie Akcjonarjuszów Banku pod przewodnictwem Prezesa Rady Dr. Henryka Grubera.

Po zdaniu sprawozdań rocznych przez Dyrektora E. Modryckiego i Dyrektora W. Górę Walne Zgromadzenie zatwierdziło bilans i rachunek strat i zysków; przeprowadziło rozdział czystego zysku w kwocie zł. 1.083.322,08 w sposób następujący: zł. 600.000.— na fundusze rezerwowe; zł. 150.000,— na 6% dywidendy; zł. 180.000,— na subwencje społeczno-oświatowe emigracji; zł. 120.000,— na gratyfikację bilansową personelu Banku; zł. 12.000,— jako wynagrodzenie dla Rady Banku i Komisji Rewizyjnej; zł. 21.322,08 przeniesiono na rok operacyjny 1936.

Obecnie Kapitał zakładowy wynosi zł. **2.500.000,—**. Rezerwy ponad zł. **1.000.000,—**. Kapitały w obrocie circa zł. **40.000.000,—** Ogólny obrót roczny circa zł. **800.000.000,—**.

THE COTTON MANUFACTURING COMPANY

I. K. POZNAŃSKI LTD.

LODZ, OGRODOWA 17

Telephone Centr. 197 - 05.

Established 1872. **Employs 5.500 workers.**

DEPARTMENTS: SPINNING AND WEAVING MILLS, FINISHING AND MECHANICAL ESTABLISHMENTS.

MANUFACTURERS OF BLEACHED AND PRINTED FABRICS.

PURVEYORS OF COTTON GOODS FOR GOVERNMENT INSTITUTIONS, THE ARMY AND AIR-SHIP LINES.

WAREHOUSES:				
	WARSZAWA	Gęsia 16/18	KRAKÓW	Gertrudy 16
	"	Marszałkowska 118	WILNO	Wielka 66
	LWÓW	Trybunalska 1	ŁÓDŹ	Piotrkowska 44
	POZNAŃ	Stary Rynek 80/82		

UNITED TEXTILE WORKS

K. SCHEIBLER & L. GROHMAN LTD.

LODZ, POLAND

Telegraphic address: „ZJEDNOCZONE“

Cotton spinning mills of 227.449 spindles, weaving mills of 6.000 looms, bleaching, dyeing and printing works, finishing and engraving departments, mechanical workshops etc.

THE WORKS EMPLOY OVER 6.000 WORKMEN.

THE WORKS MANUFACTURE:

cotton weft and warp yarn, twisted yarn, stocking yarn, gased yarn etc.

All kinds of cotton goods grey, bleached, dyed, printed, fancy-woven and finished.

Various calicoes, shirtings, longcloths, (madapolams, nainsooks, sateens, batists, towels, handkerchiefs, inlets, twills, linings, overalls, cotton blankets, sheetings etc.).

ARTIFICIAL SILK GOODS.

LINEN GOODS, CLOTHS FOR AEROPLANES.

The activities of the Polish-Palestinian Chamber of Commerce Lodz Branch



THE Lodz Branch of the Polish-Palestinian Chamber of Commerce was established in March 1934. The actual Board of the Chamber is represented by the following persons: Director Jakób Spektor—Chairman of the Board, and Members of the Board: President Robert Geyer, Dr. Feliks Maciszewski —Chariman of the Lodz Chamber of Industry and Commerce, Director Izrael Sołowiej—Manager and Member of the Board of the Textile Manufacturing Company ,,N. Eitingon i Ska" Ltd., and Maksymiljan Wyszewiański —general representative of the firm ,,La Czenstochovienne".

At present the work at the office of the Chamber is conducted by several Departments: 1) Economical Department, 2) Fairs and Exbitions Department, 3) Tourist Department and 4) Press and Publication Department.

ECONOMICAL DEPARTMENT.

Considering the great importance of Palestine for transit trade of the Near East and in view of the absence in Poland of other Chambers of Commerce for the Near East, the activities of this Chamber are extended, besides Palestine, to Syria, Irak, Egypt and other adjacent countries.

This Department collects, investigates and elaborates commercial intelligence relating to export possibilities for sundry goods; furnishes information to institutions, economic associations and export firms about new openings for trade; collects tenders and samples of Polish firms, forwarding them to their correspondents in Palestine for investigation at the local markets; indicates to Polish exporters addresses of buyers in Palestine and other Oriental countries; assists them in finding and establishing suitable representatives in Palestine and countries of the Near East; provides the Polish merchants and manufacturers going to Palestine with letters of introduction to the local institutions, and is in a permanent close contact with Polish Consulates in those countries, with the Department of Commerce and Industry, the Palestinian-Polish Chamber of Commerce and Industry in Tel-Aviv, the Chambers of Commerce in Jerusalem, Haifa, Tel-Aviv, Cairo, Beyrouth and Bagdad which keep the said Chamber well informed of the state and developmeints of economic life in Palestine and countries of the Near East.

The activities of the Economical Department also embrace the legalisation of commercial invoices. Pursuant to the Decree of the Palestinian Government of 3-rd July 1932 which introduced rigorous restrictions with regard to issuing and legalising commercial invoices by competent authorities, the Chamber has established a special sub-section for issuing and legalising such invoices for goods forwarded to Palestine, in compliance with the regulations of said country. The certificates of this Chamber, conformably to the notification of the Ministry of Foreign Affairs, are acknowledged by the customs authorities of Palestine. Complete discretion is guaranteed to export firms availing themselves of the services of the Invoice Department.

Palestinian market is of particular significance to Poland. The increase in the consuming capacity of Palestine developing in line with the growth of immigration, (Palestinian imports in 1935 reached 50 per cent of total Polish imports for the same years) and the leading position which Palestine actually holds and will hold in future in the transit trade with the Near East, owing to her convenient geographical position, necessitate a careful study of the economic structure of this country in order to extend our export possibilities and strengthen existing connexions on the Palestinian market.

This trade promotion service for technical reasons cannot be carried on by the said Chamber. as it rather lies within the sphere of action of a purely commercial undertaking.

With a view of intensifying the volume of commercial exchanges of Poland with Palestine and the Near East, the Lodz Branch of the Polish Palestinian Chamber of Commerce has established the Polish-Palestinian Trading Company in Lodz.

In connection with the activities of this Company an Economic Commission was appointed through the initiative of the Polish-Palestinian Chamber of Commerce Lodz Branch, and under the auspices of the Lodz Chamber of Industry and Commerce, to investigate the conditions ruling on the markets of the Near East and to study the possibilities of the developement of economic relations. This Commission visited in 1936 Palestine, Egypt, Syria, Irak and Persia.

FAIRS AND EXHIBITIONS DEPARTMENT.

Through the initiative of this Department a special pavilion of Lodz industry was organised at the VI. Levantine Fairs of Tel-Aviv in 1934, gaining a gold medal. During these Fairs a special Polish propaganda film under the title ,,Lodz—the cotton realm" was demonstrated with great success in Tel-Aviv and many other localities of Palestine, likewise through the foresight of the Lodz Branch of the Polish-Palestinian Chamber of

Commerce. In 1936 the Fairs and Exhibitions Department organised the participation in the VII Levantine Fairs of the most important industrial firms of Lodz district (from 30 April to 30 May 1936).

TOURIST DEPARTMENT.

In order to facilitate to Polish exporters the establishment of direct trade relations with the Levantine customers, and the investigation of business possibilities for their goods at the markets of the Near East, the Chamber organises collective excursions and business tours to Palestine.

A considerable number of businessmen representing large industrial and economic enterprises in Poland, commercial representatives, travelling agents, etc. participate in these excursions. Important transactions contributing to the development of Polish exports are reported having been made by them in Palestine. Some of the tourists examine in Palestine the possibilities of transferring their business to this country or of establishing there branch offices.

PRESS AND PUBLICATION DEPARTMENT.

This Department elaborates reports for the press on news of the day and some particular questions relating to Poland's commercial intercourse with Palestine and countries of the Near East. The text of this publication was also worked out by the Press Department of said Chamber.

Palestyńska taryfa celna na towary włókiennicze

A. BAWEŁNA.

1) Tkaniny bawełniane z wyjątkiem (a) haftowanych materyj, (b) siatek od moskitów, (c) adamaszków, gobelinów i t. p., (d) tkanin deseniowych.

Poz.	od — do	surowe	bielone	druk. i farb.	jednostka
		m i l s ó w			
84	25 gr. na m. kw.	35	75	150	od 1 kg.
85	25— 30 ,, ,, ,, ,,	30	60	115	od 1 kg.
86	30— 50 ,, ,, ,, ,,	28	50	110	od 1 kg.
87	50— 70 ,, ,, ,, ,,	26	40	100	od 1 kg.
88	70— 90 ,, ,, ,, ,,	22	40	55	od 1 kg.
89	90—110 ,, ,, ,, ,,	20	34	47	od 1 kg.
90	110—140 ,, ,, ,, ,,	18	32	38	od 1 kg.
91	140—170 ,, ,, ,, ,,	16	26	33	od 1 kg.[1])
92	170—200 ,, ,, ,, ,,	15	24	31	od 1 kg.[1])
93	200—240 ,, ,, ,, ,,	15	23	30	od 1 kg.[1])
94	240—280 ,, ,, ,, ,,	15	22	28	od 1 kg.[1])
95	280 ,, ,, ,, ,,	14	20	27	od 1 kg.[1])
96	resztki nieprzewyższające 1 m.	13	18	25	od 1 kg.

2) Tkaniny bawełniane haftowane poz. 101 15% ad valorem
3) Welwet bawełniany poz. 281a 15% ad valorem
4) Gobeliny i adamaszki 12% ad valorem
5) Tkaniny deseniowe 12% ad valorem

Zwolnione z opłat celnych są:

1) przędza bawełniana,

2) bawełna do szycia przywożona w pasmach i w motkach z zastrzeżeniem, że każdy zwój pojedyńczy jest niekrótszy od 750 metrów, oraz bawełna do szycia przywożona na konusach, szpulach i wrzecionach, z zastrzeżeniem, że nie będzie krótsza od 4.500 metrów (w przeciwnym razie — 12% ad valorem).

3) Sieci i siatki od moskitów o oczkach niewiększych niż 12×12 w inch'u kwadratowym i gaza od moskitów o oczkach niewiększych niż 18×18 w inch'u kw. (w przeciwnym razie —12% ad valorem).

4) Bawełna surowa.

B. WEŁNA.

1) Tkaniny wełniane 12% ad valorem
2) Welwet wełniany (poz. 281a) 15% ad valorem

Zwolnione z opłat celnych:
1) Przędza wełniana.
2) Wełna surowa.

C. JEDWAB.

Poz. 244a.

1) Tkaniny z jedwabiu naturalnego, oraz tkaniny o zawartości jedwabiu naturalnego pow. 20%:

	milsów	jednostka
a) plusze, welwety i inne tkaniny włochate	700	od 1 kg.
b) adamaszki, gobeliny i tkaniny używane zazwyczaj do tapicerji	700	,,
c) żakardy gdzieindziej niewymienione.	700	,,
d) krepa:		
(1) Surowa, bielona lub farbowana w przędzy lub w sztuce towaru w jednym kolorze, o powierzchni niesatynowej:		
(I) o wadze nieprzewyższającej 80 gr. na 1 m. kw.	600	,,
(II) o wadze przewyższającej 80 gr. na 1 m. kw.	400	,,
(2) inna:		
(I) o wadze nieprzewyższającej 80 gr. na 1 m. kw.	900	,,
(II) o wadze przewyższającej 80 gr. na 1 m. kw.	600	,,
e) różne:		
(1) surowe, bielone lub farbowane w przędzy lub w sztuce towaru w jednym kolorze, o powierzchni niesatynowej:		
(I) o wadze nieprzewyższającej 50 gr. na 1 m. kw.	900	,,
(II) o wadze przewyższającej 50 gr. na 1 m. kw.	300	,,
(2) inne:		
(I) o wadze nieprzewyższającej 50 gr. na 1 m. kw.	1200	,,
(II) o wadze przewyższającej 50 gr. na 1 m. kw.	450	,,

Poz. 244b.

2. Tkaniny z jedwabiu sztucznego oraz o zawartości jedwabiu sztucznego powyżej 20%:

	milsów	jednostka
(a) plusze, welwety i inne tkaniny włochate	150	od 1 kg.
(aa) resztki z (a) o długości każdego kawałka poniżej 2 m.	110	,,
(b) adamaszki, gobeliny i tkaniny używane zazwyczaj do tapicerji . . .	80	,,
(bb) resztki z (b) o długości każdego kawałka poniżej 2 m.	60	,,
(c) żakardy	60	,,
(cc) resztki z (c) o długości każdego kawałka poniżej 2 m.	45	,,

[1]) lub 25% ad valorem, w zależności od tego, która suma jest wyższa.

(d) krepa:
(I) surowa, bielona lub farbowana w przędzy lub w sztuce towaru w jednym kolorze, o powierzchni niesatynowej . . . . . 200 ,,
(II) inna . . . . 250 ,,
(dd) resztki z (d-I) o długości każdego kawałka poniżej 2 m. . . . . . 140 ,,
(ddd) resztki z (d-II) o długości każdego kawałka poniżej 2 m. . . . . . 175 ,,
(e) różne:
(I) surowe, bielone lub farbowane w przędzy lub w sztuce towaru w jednym kolorze, o powierzchni niesatynowej . . . . . 120 ,,
(II) inne . . . . 130 ,,
(ee) resztki z (e-I) o długości każdego kawałka poniżej 2 m. . . . . . 85 ,,
(eee) resztki z (e-II) o długości każdego kawałka poniżej 2 m. . . . . . 100 ,,

Poz. 244.
3) Towary z jedwabiu i jedwabiu sztucznego, niewyszczególnione gdzieindziej . . . . 25% ad valorem

Zwolnione z opłaty celnej:
Przędza jedwabna.

D. I N N E. . . . 12% ad valorem

Zwolnione z opłaty celnej: przędza konopna, jutowa i lniana.

TARYFA CELNA NA POŃCZOCHY I SKARPETKI.

Poz. 249A.
1) **Skarpetki**
a) z przędzy bawełnianej lub z odpadków wełny lub bawełny . . . . .2,5 milsów od pary
b) z przędzy bawełnianej, zmieszanej z jedwabiem sztucznym . . . . . 5,0 ,, ,, ,,
c) z bawełny merceryzowanej, jedwabiu sztucznego, wełny lub mieszaniny tych materjałów. . . . . 7,5 ,, ,, ,,
d) z jedwabiu naturalnego lub z innych materjałów zmieszanych z conajmniej 10% jedwabiu naturalnego . 25,0 ,, ,, ,,

Poz. 249B.
2) **Pończochy**
a) z przędzy bawełnianej lub z odpadków wełny lub bawełny . . . . 3,5 ,, ,, ,,
b) z przędzy bawełnianej zmieszanej z jedwabiem sztucznym . . . . . 7,5 ,, ,, ,,
c) (1) z bawełny merceryzowanej, wełny lub z ich mieszaniny, lub z mieszaniny tych materjałów z jedwabiem sztucznym, o ile ilość jedwabiu nie przekracza 20% . . .10,0 ,, ,, ,,
(2) z jedwabiu sztucznego lub z materjałów zawierających przeszło 20% jedwabiu szt. . . . . . .25,0 ,, ,, ,,
d) z jedwabiu naturalnego lub z innych materjałów, zmieszanych z conajmniej 10% jedwabiu natur. . . .50,0 ,, ,, ,,

TARYFA CELNA NA KONFEKCJĘ.

Poz. 286.
1. Konfekcja z jedwabiu lub jedwabiu sztucznego:
a) staniki, pasy i szelki 75 milsów od sztuki
b) gorsety 200 milsów od sztuki
c) suknie damskie 40% od valorem
d) inna konfekcja 30% ad valorem

Poz. 286A.
2) Konfekcja z innych materjałów:
a) staniki, pasy i szelki 30 milsów od sztuki
b) gorsety 100 milsów od sztuki
c) pidżamy, koszule, bielizna trykotowa, wyroby dziane 22,5% ad valorem
inna konfekcja 20% ad valorem

Import towarów włókienniczych do Palestyny
w okresie 1932—1934

A. BAWEŁNA.

1. Przędza bawełniana.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość Ł P.		
Anglja	11.998	15.119	20.307
Indje	12.097	12.908	10.931
Czechosłowacja	736	3.671	3.738
Włochy	25.124	31.379	40.023
Japonja.	619	1.642	1.158
Inne kraje	3.925	3.881	3.845
	54.499	68.600	80.002

2. Nici bawełniane.

Anglja	7.729	9.015	11.183
Belgja	2.330	3.473	3.682
Francja	7.196	5.607	6.190
Niemcy	657	686	529
Włochy	1.031	809	452
Szwajcarja	1.274	2.902	3.004
Inne kraje	982	244	712
	21.199	22.736	25.752

3. Tkaniny baw. surowe.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	1.141	4.195	1.314
Egipt*)	20.701	1.164	—
Japonja.	31.576	52.057	54.808
Z.S.R.R.	—	40	10.608
Inne kraje	781	228	202
	54.199	57.684	66.932

4. Tkaniny baweln. bielone.

Anglja	41.451	31.569	31.850
Czechosłowacja	1.269	1.622	1.985
Włochy	7.790	9.147	12.899
Polska	217	1.521	2.735
Z. S. R. R.	—	576	6.446
Szwajcarja	798	792	878
Egipt	3.069	2.886	—
Japonja.	7.511	20.092	36.399
Inne kraje	4.544	1.647	1.446
	66.649	69.852	94.638

*) Do 1934 r. palestyńskie urzędy celne notowały towary importowane nie według krajów produkcji, lecz według krajów wystawienia konosamentu. Większa część towarów, figurujących do 1934 r. w rubryce ,,Egipt'', pochodzi z innych krajów.

5. Tkaniny baweln. barw. i druków.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość	ŁP.	
Anglja	62.796	60.749	72.952
Austrja	4.056	5.065	4.011
Belgja	6.856	7.701	8.549
Czechosłowacja	8.046	11.178	15.573
Niemcy	7.549	11.213	3.794
Holandja	345	1.245	1.342
Węgry	97	2.313	2.937
Włochy	60.820	53.076	65.775
Polska	891	1.966	4.631
Z. S. R. R.	—	235	9.204
Szwajcarja	1.533	1.900	4.732
Egipt	27.648	9.799	1.693
Japonja	36.778	91.265	148.382
Syrja	42.700	23.305	14.083
Inne kraje	1.506	2.026	1.346
	261.601	283.036	359.004

6. Adamaszki i gobeliny bawełniane.

Belgja	357	598	2.597
Czechosłowacja	381	1.469	3.003
Niemcy	288	1.419	2.445
Holandja	—	33	1.985
Włochy	905	1.880	3.050
Polska	291	2.338	2.435
Inne kraje	388	784	548
	2.610	8.521	16.063

7. Siatki od moskitów.

Anglja	1.075	2.797	4.604
Inne kraje	354	307	660
	1.429	3.104	5.264

8. Welwety i plusze bawełniane.

Anglja	—	1.119	521
Belgja	—	1.214	332
Czechosłowacja	—	1.740	998
Niemcy	—	3.648	1.648
Włochy	—	1.850	592
Japonja	—	8.979	18.746
Inne kraje	—	2.222	584
		20.772	23.421

9. Inne wyroby bawełniane.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość	ŁP.	
Anglja	6.883	10.367	14.909
Austrja	217	1.515	1.892
Belgja	—	911	957
Czechosłowacja	2.540	5.207	7.220
Francja	1.082	1.442	1.415
Niemcy	5.718	9.123	9.672
Holandja	—	303	1.322
Włochy	2.323	3.995	4.618
Polska	1.721	3.278	6.000
Szwajcarja	459	995	4.557
Egipt	1.402	1.906	624
Japonja	6.729	11.617	20.874
Syrja	5.837	4.527	5.837
St. Zjednoczone	1.410	1.393	1.051
Inne kraje	1.924	795	1.127
	38.245	57.374	82.075

OGÓLNY IMPORT WYROBÓW BAWEŁN. WG. KRAJÓW POCHODZENIA.

Kraj pochodzenia	1932 Wartość ŁP.	%	1933 Wartość ŁP.	%	1934 Wartość ŁP.	%
Anglja	133.073	26,7	134.930	22,9	157.640	20,9
Indje	12.097	2,5	12.908	2,2	10.931	1,4
Włochy	97.993	19,5	102.136	17,2	127.409	16,9
Japonja	83.213	16,6	185.652	31,5	280.367	37,2
Egipt	52.820	10,5	15.755	2,7	2.317	0,4
Syrja	48.537	9,8	27.832	5,0	19.920	2,7
Niemcy	14.212	2,8	26.089	4,2	18.088	2,5
Czechosłowacja	12.972	2,6	24.887	4,3	32.517	4,4
Belgja	9.523	1,9	13.897	2,4	16.117	2,5
Francja	8.278	1,6	7.049	1,1	7.605	1,0
Austrja	4.273	0,8	6.580	1,0	5.903	0,6
Szwajcarja	4.064	0,8	6.589	1,0	13.171	1,7
Polska	3.120	0,6	9.103	1,5	15.801	2,0
St. Zjedn.	1.410	0,3	1.393	0,2	1.051	0,1
Holandja	345	0,0	1.581	0,2	4.649	0,7
Węgry	97	0,0	2.313	0,4	2.937	0,3
Z. S. R. R.	—	—	851	0,1	26.258	3,4
Niewyszczególn.	14.404	3,0	12.134	2,1	10.470	1,3
	500.431	100,0	591.679	100,0	753.151	100,0

B. WEŁNA.

1. Przędza wełniana.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość	ŁP	
Anglja	3.178	9.100	15.959
Austrja	519	665	—
Belgja	—	973	838
Czechosłowacja	—	43	4.080
Francja	6.140	10.513	13.264
Niemcy	956	4.649	3.535
Włochy	9.633	18.336	9.251
Polska	109	758	3.330
Japonja	—	—	1.229
Inne kraje	644	948	814
	21.179	45.985	52.300

2. Nici wełniane.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	238	1	14
Niemcy	108	21	—
Inne kraje	197	12	17
	543	34	31

3. Tkaniny wełniane.

Anglja	73.604	100.375	147.403
Belgja	2.758	2.119	3.311
Czechosłowacja	4.509	11.724	17.434
Francja	14.238	18.485	12.197
Niemcy	6.869	7.498	5.556
Włochy	19.423	35.822	43.287
Polska	5.116	5.642	9.235
Syrja	21.338	15.168	997
Japonja.	—	550	3.836
Inne kraje	4.952	4.176	2.021
	152.807	201.559	245.277

4. Kołdry wełniane.

Anglja	2.169	3.512	3.990
Czechosłowacja	1.637	1.580	2.791
Niemcy	649	574	454
Holandja	—	164	596
Włochy	257	370	654
Polska	1.051	846	2.527
Inne kraje	811	633	1.011
	6.574	7.679	12.023

5. Inne wyroby wełniane.

Anglja	152	43	206
Czechosłowacja	—	43	161
Niemcy	—	33	206
Polska	169	189	61
Inne kraje	593	304	234
	894	612	868

OGÓLNY IMPORT WYROBÓW WEŁNIANYCH WG. KRAJÓW POCHODZENIA.

Kraj pochodzenia	1932 Wartość ŁP.	%	1933 Wartość ŁP.	%	1934 Wartość ŁP.	%
Anglja	79.321	43,5	113.031	44,2	167.572	54,0
Austrja	519	0,3	665	0,2	—	—
Belgja	2.758	1,5	3.092	1,2	4.149	1,4
Czechosłowacja .	6.146	3.4	13.390	5,2	24.466	8,0
Francja	20.378	11,3	28.998	11,3	25.461	8,5
Niemcy	8.582	4,7	12.775	5,0	9.751	3,2
Włochy	29.313	16,2	54.828	21,3	53.192	17,2
Polska	6.445	3,5	7.435	3,0	15.153	4,9
Japonja	—	—	550	0,2	5.065	2,0
Syrja	21.338	11,7	15.168	6,0	997	0,3
Holandja . . .	—	—	164	0,1	596	0,3
Inne kraje . .	7.127	3,9	6.073	2,3	4.097	0,2
	181.997	100,0	255.869	100,0	310.499	100,0

C. JEDWAB.

1. Przędza jedwabna.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	1.120	2.371	2.492
Belgja	—	714	1.907
Francja	—	574	1.820
Niemcy	645	541	—
Holandja	866	1.770	4.633
Włochy	1.644	1.378	1.847
Polska	180	1.027	1.328
Szwajcarja	612	1.501	3.547
Japonja.	—	—	4.424
Syrja	6.470	10.069	8.782
St. Zjednoczone	—	2.502	969
Inne kraje	505	192	1.120
	12.040	22.639	32.871

2. Nici jedwabne.

Francja	53	114	151
Niemcy	202	203	333
Syrja	—	37	283
Inne kraje	2.137	142	131
	2.392	496	898

3. Eponge i sarakota.

Egipt	4.098	1.141	—
Chiny	2.947	2.981	8.748
Syrja	529	589	1.199
Inne kraje	372	27	127
	7.946	4.738	10.074

4. Krepa jedwabna.

Anglja	włączone poniżej do „Innych tkanin z jedwabiu sztucznego"		340
Francja			9.416
Włochy			341
Japonja.			45.686
Inne kraje			690
			56.473

5. Inne tkaniny jedwabne.

Anglja	włączone poniżej do „Innych tkanin z jedwabiu sztucznego"		380
Francja			2.416
Niemcy			353
Włochy			287
Japonja.			29.474
Syrja			7.270
Inne kraje			521
			40.701



Spichlerz zboża w osiedlu Keren Hayesodu Misra.

6. Krepa z jedwabiu sztucznego.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	włączone poniżej do „Innych tkanin z jedwabiu sztucznego”		1.678
Czechosłowacja			728
Francja			6.346
Niemcy			1.965
Węgry			879
Włochy			8.726
Szwajcarja			2.486
Japonja.			40.389
Syrja			5.519
Inne kraje			552
			69.066

7. Inne tkaniny z jedwabiu sztucznego.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Anglja	7.580	12.571	12.183
Austrja	1.454	1.325	1.592
Belgja	—	827	1.900
Czechosłowacja	2.431	3.979	5.304
Francja	22.205	19.662	4.812
Niemcy	6.770	14.778	8.493
Włochy	15.722	18.794	11.572
Szwajcarja	3.747	3.745	3.218
Egipt	15.931	8.256	35
Japonja.	56.452	88.792	24.572
Syrja	37.720	54.730	63.889
Inne kraje	4.875	4.274	3.220
	174.887	231.733	140.788

8. Inne wyroby z jedwabiu.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Anglja	711	1.044	2.159
Austrja	359	584	1.417
Czechosłowacja	872	967	1.791
Francja	1.605	822	1.446
Niemcy	5.344	4.311	3.538
Włochy	5.397	6.245	6.216
Szwajcarja	—	412	674
Japonja.	297	515	2.131
Syrja	3.456	3.494	5.610
Inne kraje	3.070	2.747	1.922
	21.091	21.141	26.904

OGÓLNY IMPORT TOWARÓW JEDWABNYCH WEDŁUG KRAJÓW POCHODZENIA.

Kraj pochodzenia	1932 Wartość ŁP.	1932 %	1933 Wartość ŁP.	1933 %	1934 Wartość ŁP.	1934 %
Anglja	9.411	4,3	15.986	5,6	19.232	5,1
Austrja	1.813	0,8	1.909	0,6	3.009	0,8
Belgja	—	—	1.541	0,5	3.807	1,0
Czechosłowacja .	3.303	1,5	4.946	1,7	7.823	2,1
Francja	23.863	11,0	21.172	8,2	26.407	7,0
Niemcy	12.959	6,0	19.833	7,0	14.680	3,9
Holandja . . .	866	0,4	1.770	0,6	4.635	1,2
Węgry	—	—	—	—	879	0,2
Włochy	22.763	10,4	26.417	9,3	28.989	7,7
Polska	180	0,0	1.027	0,3	1.328	0,4
Szwajcarja . . .	4.359	2,0	5.658	2,0	9.925	2,6
Egipt	20.022	9,3	9.397	3,3	33	0,0
Chiny	2.947	1,3	2.981	1,0	8.748	2,3
Japonja	56.749	26,0	89.307	32,0	146.676	38,9
Syrja	48.155	22,0	68.919	24,4	92.552	24,5
Stany Zjedn. . .	—	—	2.502	0,9	969	0,2
Inne kraje . .	10.959	5,0	7.382	2,6	8.083	2,1
	218.356	100,0	280.747	100,0	377.775	100,0

D. INNE WYROBY WŁÓKIENNICZE.

1. Przędza konopna, jutowa i lniana.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	234	450	678
Belgja	—	62	761
Czechosłowacja	198	516	812
Włochy	403	765	145
Inne kraje	485	98	42
	1.320	1.891	2.438

2. Nici konopne, jutowe i lniane.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Anglja	491	643	1.119
Belgja	—	27	100
Niemcy	148	211	296
Włochy	148	173	262
Inne kraje	540	416	137
	1.327	1.470	1.914

3. Tkaniny i wyroby lniane.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Anglja	2.548	5.802	12.991
Belgja	1.098	1.542	3.123
Czechosłowacja	2.022	2.906	6.107
Francja	1.101	1.036	653
Niemcy	374	598	1.576
Egipt	372	494	168
Syrja	975	970	859
Turcja	726	482	653
Inne kraje	1.862	1.331	2.149
	11.078	15.161	28.279

4. Szpagat i liny.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Belgja	2.841	4.194	4.414
Węgry	1.233	1.149	1.270
Włochy	2.571	978	2.041
Polska	—	754	1.421
Syrja	9.615	10.969	10.750
Inne kraje	664	899	1.453
	16.924	18.943	21.349

5. Hafty.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
Anglja	1.562	1.857	1.317
Austrja	111	379	807
Czechosłowacja	280	400	534
Francja	1.016	1.853	1.285
Niemcy	1.279	934	628
Włochy	555	2.062	1.359
Szwajcarja	875	584	473
Syrja	929	712	91
Inne kraje	2.008	1.067	1.514
	8.615	9.848	8.008

6. Kobierce.

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934
	Wartość ŁP.		
Anglja	406	2.645	327
Indje	2.193	1.074	933
Włochy	755	2.175	3.631
Egipt	4.127	696	16
Irak	1.993	857	179
Persja	8.038	7.800	20.956
Syrja	6.283	4.437	3.755
Turcja	205	704	1.092
Inne kraje	1.403	639	2.666
	25.403	21.027	33.555

7. Kilimy.

Anglja	84	426	—
Czechosłowacja	3.610	3.591	5.138
Niemcy	194	698	533
Polska	383	273	531
Persja	398	613	1.000
Syrja	3.103	3.787	3.549
Inne kraje	1.302	973	1.115
	9.074	10.361	11.866

8. Torby i sakiewki.

Anglja	1.905	763	—
Indje	3.219	5.090	19.814
Austrja	—	1.669	4
Belgja	—	—	1.234
Czechosłowacja	5.899	5.369	2.638
Węgry	—	—	2.735
Egipt	10.421	5.075	31
Inne kraje	1.826	554	744
	23.270	18.520	27.200

9. Inne wyroby włókiennicze.

Anglja	2.836	5.853	9.844
Indje	—	503	2.045
Belgja	—	270	1.108
Czechosłowacja	524	592	1.544
Niemcy	1.743	1.131	1.188
Włochy	798	1.293	3.193
Egipt	2.768	1.700	495
Japonja	—	49	972
Syrja	4.319	4.892	7.994
Inne kraje	2.919	582	1.177
	15.907	16.865	29.560

OGÓLNY IMPORT INNYCH WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH WG. KRAJÓW POCHODZENIA.

Kraj pochodzenia	1932 Wartość ŁP.	%	1933 Wartość ŁP.	%	1934 Wartość ŁP.	%
Anglja	10.066	8,9	18.439	16,1	31.414	19,2
Indje	5.412	4,8	6.667	5,9	22.792	13,9
Austrja	111	0,1	2.048	1,9	811	0,5
Belgja	3.939	3,4	6.095	5,3	10.740	6,5
Czechosłowacja	12.533	11,1	13.374	11,8	12.168	7,4
Francja	2.117	1,9	2.889	2,5	1.938	1,2
Niemcy	3.738	3,3	3.572	3,1	4.219	2,6
Węgry	1.233	1,0	1.149	1,0	4.005	2,5
Włochy	5.230	4,6	7.446	6,5	10.631	6,5
Polska	383	0,3	1.027	1,0	1.421	0,8
Szwajcarja	875	0,7	584	0,5	473	0,3
Turcja	931	0,8	1.186	1,0	1.745	1,0
Egipt	17688	15,6	7.965	7,0	710	0,4
Irak	1.993	1,7	857	0,7	179	0,1
Japonja	—	—	49	0,0	972	0,6
Persja	8.436	8,0	8.413	7,4	21.956	13,4
Syrja	25.224	22,3	25.767	22,6	26.998	16,4
Niewyszczególnione	13.009	11,5	6.559	5,7	10.997	6,7
	112.918	100,0	114.086	100,0	164.169	100,0

E. OGÓLNY IMPORT WSZELKICH WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH WEDŁUG KRAJÓW POCHODZENIA.

Kraj pochodzenia	1932 Wartość ŁP.	%	1933 Wartość ŁP.	%	1934 Wartość ŁP.	%
Anglja	231.871	22,9	282.386	22,8	375.858	23,4
Indje	17.509	1,8	19.575	1,6	33.723	2,1
Austrja	6.716	0,6	11.202	0,9	9.723	0,6
Belgja	16.220	1,6	24.625	2,0	34.813	2,2
Czechosłowacja	34.954	3,5	56.597	4,5	76.974	4,8
Francja	54.636	5,4	60.108	4,9	61.411	3,9
Niemcy	39.491	3,9	62.269	5,0	46.737	2,9
Holandja	1.211	0,1	3.515	0,3	9.880	0,6
Węgry	1.330	0,1	3.462	0,3	7.821	0,5
Włochy	155.299	15,4	190.527	15,3	220.221	13,7
Polska	10.128	1,0	18.592	1,5	33.703	2,1
Z. S. R. R.	—	—	851	0,0	26.258	1,6
Szwajcarja	9.298	0,9	12.831	1,0	23.569	1,5
Turcja	931	0,0	1.186	0,1	1.745	0,1
Chiny	2.947	0,3	2.981	0,2	8.748	0,6
Egipt	90.537	9,0	33.117	2,7	3.060	0,2
Irak	1.993	0,2	857	0,0	179	0,0
Japonja	139.962	13,8	275.558	22,2	433.080	27,0
Persja	8.436	0,8	8.413	0,7	21.956	1,3
Syrja	143.254	14,1	137.686	11,1	140.467	8,7
Stany Zjedn.	1.410	0,1	3.895	0,3	2.020	0,1
Niewyszczególnione	45.569	4,5	32.148	2,6	33.647	2,1
	1013.702	100,0	1242.381	100,0	1605.594	100,0

The Polish-Palestinian Trading Company Ltd. in Lodz



IN 1935 the Lodz Branch of the Polish-Palestinian Chamber of Commerce established a commercial enterprise under the style of the Polish-Palestinian Trading Company Ltd., in Lodz.

As members of the Supervising Council were elected: Dr. F. Maciszewski, President of the Incorporated Textile Factories of K. Scheibler & L. Grohman Ltd. — Chairman of the Council;

J. Spektor, Manager of the Textile Company Limited „N. Eitingon i Ska — Vice-Chairman of the Council; N. Eitingon, President of the Textile Company Limited „N. Eitingon i Ska"; Engineer Fr. Hoffman, President of Cotton Mills I. K. Poznański Ltd., of Lodz;

Maksymiljan Wyszewiański, General representative of the firm Société Textile „La Czenstochovienne"; K. Reisfeld, owner of the firm Karol Reisfeld.

The management of the Company was entrusted to: Director I. Sołowiej and Dr. Sz. Wyszewiański.

This Company has for its object to develop Polish exports to the markets of Palestine and the Near East and to form and maintain new commercial connexions with Levantine trading circles.

To attain this end the Company has obtained a number of representations of sundry textile and other firms, and has forwarded collections of their samples to its agents at the above markets instructing them to examine trade possibilities for these goods.

The textile factories of Lodz had placed at the disposal of said Company some fabrics remaining unsold from the summer season, a part of which was absorbed by the markets of the Levant.

In order to extend the field of action for Polish exports and gain access to new foreign markets at the East, a special Investigating Commission was evolved through the initiative of the Lodz Branch of the Polish-Palestinian Chamber of Commerce, under the auspices of the Lodz Chamber of Commerce and Industry. This delegation started in the beginning of January for Persia, Irak, Syria, Palestine and Egypt. The members of said Commission are: S. Jaglom, Manager of the Oversea Trading Company, Ltd., of Warsaw, Kazimierz Barciński, Manager of the firm Woollen Industry S. Barciński i Ska and St. Markus, Manager of the Polish-Palestinian Trading Company Ltd., of Lodz.

This Commission investigated the above markets not only with a view of furthering the interests of textile industries, but as well examined possibilities of finding new outlets for other Polish articles such as paper, iron, pipes, wood and many others.

The Polish-Palestinian Trading Company, though of recent creation, may, nevertheless already boast of some considerable achievements, viz the sale on the above markets of Polish goods for 1.200.000 zlotys, of which a part is already delivered, and the remainder is booked for delivery during the next three months.

This Company is also interested in imports of some goods from Palestine and the Near East for the Polish market, and has already imported small quantities of Palestinian oranges.

Awarja wspólna

KONRAD ROGÓYSKI



NIESZCZĘŚLIWE wypadki z żeglugą związane, w wyniku których uszkodzony lub zniszczony został statek, jego sprzęt — albo przewożone mienie, już w mroku wieków nazywane były awarją.

Słowo „awarja" pochodzi prawdopodobnie od arabskiego „awar", co znaczy uszkodzenie, lub też, jak utrzymują inni, od romańskiego „haver" — co oznacza wogóle mienie, pod którem w tym wypadku rozumiana była zapewne wartość przewożonego i uszkodzonego mienia.

W obecnych czasach dwa rodzaje awarji są brane pod uwagę: awarja wspólna, zwana również wielką w niektórych krajach i awarja poszczególna lub częściowa.

Dawniej rozróżniano jeszcze trzeci rodzaj awarji, tak zwaną małą awarję. Pod tą ostatnią jednak rozumiano nie uszkodzenie statku lub ładunku, a jedynie pewne koszty z wyprawą żeglarską związane, do których między innemi należało pilotowanie i holowanie statku, pobory za kwarantannę, opłaty za otwieranie kanałów i śluz, za postój statku przy molu i t.p. Wyżej wymienionych wydatków współczesne prawodawstwa nietylko nie zaliczają do awarji, lecz nawet większość prawodawstw wyraźnie je kwalifikuje jako koszty żeglugowe, wyłącznie i jedynie statek obciążające.

Już w zamierzchłej przeszłości rozróżniano awarję wspólną lub wielką i awarję poszczególną lub częściową.

Pod tą ostatnią rozumiano szkody i straty, wyrządzone statkowi lub ładunkowi przez wypadek losowy ewentualnie przez siłę większą lub też szkody i straty spowodowane winą lub nieostrożnością ludzką — w przeciwieństwie do awarji wspólnej lub wielkiej, która zawsze była i jest wynikiem aktu woli ludzkiej.

Powołaną wyżej różnicą między temi dwoma rodzajami awarji tłomaczy się i warunkuje odmienne ukształtowanie metod repartycji szkód i strat oraz odpowiedzialności stron w obu rodzajach awarji wynikłych.

Przy awarji poszczególnej czyli częściowej szkody i straty ponosi ten uczestnik wyprawy, który został niemi dotknięty. — Inaczej rzecz się ma przy awarji wspólnej, która stanowi specjalny i samoistny instytut prawa morskiego i która we wszystkich współczesnych prawodawstwach opiera się na zasadzie, iż wynikłe z tytułu awarji wspólnej szkody i straty winny być wspólnie pokryte przez wszystkich uczestników wyprawy.

Bez względu więc, która ze stron dotkniętą została szkodą lub stratą — w wypadku wspólnej awarji — każdy z uczestników wyprawy, chociażby sam osobiście szkody nie poniósł, odpowiedzialny jest za wyniki szkód i strat w pewnej przez prawo przewidzianej mierze.

Odpowiadają proporcjonalnie zarówno statek — ładunek — fracht — jak i ewentualne inne kategorje interesów z wyprawą żeglarską związane.

Nadmienić przytem należy, że każda z tych kategoryj interesów — wzięta poszczególnie lub łącznie z innemi — może być przedmiotem ubezpieczenia morskiego.

Przy teoretycznej analizie zagadnienia awarji wspólnej trzeba rozróżniać dwa jej momenty:

1) sam akt awarji wspólnej z towarzyszącemi mu ofiarami i kosztami i

2) repartycję tych ofiar i kosztów — mającą za zadanie sprawiedliwe obciążenie niemi wszystkich pozycyj ocalonego mienia, lub innych kategoryj interesów, które z dobrodziejstw tych ofiar — w myśl ogólnie przyjętych zasad — skorzystały.

W prawodawstwie morskiem termin awarja wspólna używany jest w podwójnem znaczeniu:

1) jako pojęcie instytutu prawa — względnie całego działu przepisów — które regulują materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej,

2) jako określenie nadzwyczajnych ofiar, poniesionych dla dobra wyprawy.

W angielskim świecie prawniczym termin awarja wspólna używany jest również dla określenia udziału strony w rozliczeniu awaryjnem.

Praktycznie kwestję ujmując — według współczesnych pojęć handlowo-ubezpieczeniowych awarja wspólna lub wielka (general average — les avaries communes — die grosse Haverei) oznacza szkodę, wywołaną przez rozmyślne zarządzenie władz okrętowych, które miało na celu uratowanie statku, ładunku etc. od niebezpieczeństwa.

Uświadomić sobie trzeba, że w stosunkach żeglarskich — w obliczu niebezpieczeństwa — dla ocalenia zagrożonego mienia mogą być często wskazane we wspólnym interesie bądź nadzwyczajne ofiary w naturze — pod postacią umyślnego zatopienia ładunku lub sprzętu okrętowego — umyślnego osadzenia statku na mieliźnie — zawinięcia z konieczności do portu schronienia — odciążenia statku za pomocą lichtug i t. p. — bądź różne nadzwyczajne koszty związane z akcją ratunkową.

W handlu morskim — różne kategorje interesów, które wyobrażają: statek — ładunek — fracht etc. zbliżają się do siebie w przestrzeni i łączą się ze sobą wzajemnie przez wspólność przygód i przez groźbę wspólnego niebezpieczeństwa, na jakie narażone bywają podczas trwania wyprawy.

Pomimo tej wspólności nie jest wykluczona w ciągu podróży kolizja między rzeczonemi interesami.

Kolizja ta zachodzi zwłaszcza wówczas, kiedy statkowi i ładunkowi lub innym kategorjom interesów z wyprawą związanych grozi wspólne niebezpieczeństwo, które zażegnane być może jedynie przez poświęcenie poszczególnych niektórych tylko interesów.

Każda ze stron w tym wypadku dążyć będzie do tego, aby w ofierze przyniesiony został nie jej interes i nie jej mienie, lecz cudze — rozporządzać którem władni są inni uczestnicy wyprawy.

Trzeba było znaleść sposób, który umożliwiłby powzięcie bezstronnej i miarodajnej decyzji co do akcji ratunkowej — bez względu na przynależność i wartość praw majątkowych wszystkich zainteresowanych stron.

Prawo decyzji co do zastosowania i wyboru środków ratunkowych musiało być odjęte formalnie uprawnionym w tym względzie uczestnikom wyprawy i przydzielone bezstronnej trzeciej osobie.

Taką osobą mógł być jedynie tylko przedstawiciel władz okrętowych — gdyż władze te z jednej strony są już z natury rzeczy prawnym i naturalnym zastępcą wszystkich spraw żeglarskich podczas podróży — a z drugiej strony są to jedyne osoby kompetentne — mające możność bezpośredniego zorjentowania się co do niebezpieczeństwa i posiadające kwalifikacje do wyboru rozporządzalnych środków ratunkowych.

Podobne jednak ograniczenie istotnych praw osób bezpośrednio zainteresowanych może być uznane za słuszne i usprawiedliwione jedynie z warunkiem, że ciężar ofiar dla ogólnego dobra poniesionych będzie następnie rozdzielony sprawiedliwie między wszystkich uczestników wyprawy i przez wszystkich pospołu będzie pokryty.

Wobec tego koniecznem się stało następne wyrównanie i uzgodnienie praw wszystkich zainteresowanych — dokonane w porcie ukończenia, względnie przerwania podróży (Dispatche — reglement — adjustement — regolamento di avaria) — przy udziale czynników kompetentnych (dispacheur — adjuster i t. d.) specjalnie w tym celu ustanowionych i powołanych.

Ewentualne obawy, że przedstawiciel władz okrętowych — z natury swojego stanowiska — jako współpracownik przedsiębiorstwa okrętowego — grzeszyć może pewną stronnością i przekładać będzie interesy statku nad inte-

resami ładunku — powinny być wykluczone, wobec wyżej wzmiankowanego następnego wypośrodkowania i wyrównania praw wszystkich biorących udział w wyprawie stron.

Źródła historyczne wskazują, że pojęcie awarji wspólnej — jako samoistnego działu zwyczajowego prawa morskiego — egzystuje już zgórą 3000 lat.

Już na 800 lat przed erą chrześcijańską pokrewne jeżeli nie analogiczne prawo zwyczajowe znalazło wyraz w Lex Rhodia de iactu (prawo rodyjskie o przedmiotach wyrzuconych do morza).

Jest więcej niż prawdopodobne, że prawo to przejęte zostało przez Rodyjczyków od Fenicjan, którzy — jako najwytrawniejsi i najdawniejsi przedstawiciele handlu zamorskiego — uznali tę metodę zwyczajowo-prawną za najsłuszniejsze rozwiązanie problematów, które nastręczają niebezpieczne transporty morskie.

Metoda przez Fenicjan stosowana — rozwinięta następnie przez Rodyjczyków w Lex Rhodia, opierała się na zasadzie, że jeżeli statkowi i ładunkowi zagraża na morzu wspólne niebezpieczeństwo i kierownik statku zmuszony jest dla ratowania statku i ładunku wrzucić niektóre przedmioty do morza — to wszyscy uczestnicy wyprawy, których majątek był zagrożony — ponoszą wspólnie ofiary.

Prawo to od Rodyjczyków przejęli Rzymianie, którzy zczasem wcielili je do Kodeksu Justyniana (Digesta XIV-2).

Tą drogą powstała teorja wspólnego ryzyka i wspólnej odpowiedzialności, która przeniknęła następnie do krajów śródziemnomorskich — a prawdopodobnie i do niektórych krajów północnych.

Wpływ Lex Rhodia de jactu ujawnił się silnie w wiekach średnich.

Wspólność ryzyka i odpowiedzialności była podstawą organizowanych w średniowieczu wypraw morskich na całem pobrzeżu morza Śródziemnego — a nawet i na morzach północnych (commenda — colonna — agermanament — sendeve — wedderlinge i t. d.).

Zasada tego prawa — rozwijana w ciągu wieków i przystosowywana do coraz potężniejszej ewolucji handlu wszechświatowego — znalazła wyraz we współczesnych prawodawstwach wszystkich krajów morskich — z pewnem jedynie odchyleniem w poszczególnych krajach co do procedury i sposobów stosowania samej zasady.

Jednocześnie nadmienić wypada — że wielki znawca i badacz instytutu wspólnej awarji Richard Lowndes w swojej pracy „*The law of general average*" — twierdzi, iż podczas rozkwitu handlu śródziemnomorskiego, ówczesny system awarji wspólnej w krajach handel ten prowadzących dosięgał już takiego punktu rozwojowego, że bodaj nie ustępował on metodom i praktyce współczesnej.

Prądy merkantylne w gospodarce światowej w XVIII wieku i postępy techniki w wiekach późniejszych wpłynęły na olbrzymi rozwój międzynarodowej żeglugi handlowej.

Forma handlu zamorskiego rozrastała się i stawała się coraz bardziej skomplikowaną — a w związku z tem potęgowały się trudności ustalenia szkód i strat przy awarji wspólnej i wzmagały się niekiedy niepomiernie koszty — wskutek podziału strat między stronami wynikłe.

Pod wpływem tego stanu rzeczy — w zainteresowanych środowiskach wysuwane były opinje i żądania co do zniesienia instytutu wspólnej awarji. Wydawało się przytem, iż wobec ewolucyi różnych systemów ubezpieczeń morskich szkody i straty mające charakter awarji wspólnej będą mogły znaleść pokrycie dzięki stworzonej ad hoc specjalnej klauzuli ubezpieczeniowej.

Opinje te w drugiej połowie ubiegłego stulecia były przedmiotem licznych rozważań czynników kompetentnych w krajach morskich.

Po długich debatach na różnych kongresach i zjazdach zawyrokowano jednak, że zniesienie instytutu awarji wspólnej pociągnęłoby za sobą niedo-

godności, które byłyby z pewnością bardziej dotkliwe dla zainteresowanych — niż przytaczane przez nich ujemne strony wspólnej awarji.

Między innemi Niemiecka Techniczna Komisja dla spraw żeglugi w swojem sprawozdaniu z marca 1879 roku kategorycznie orzekła, iż z punktu widzenia praktycznych interesów żeglugi, instytut awarji wspólnej musi być uznany za nieodzowny.

We współczesnej literaturze niemieckiej i angielskiej system awarji wspólnej znajduje również licznych zwolenników i obrońców.

Równolegle w kołach zainteresowanych zaczęło się konsolidować dążenie do ujednostajnienia różnych przepisów prawnych — obowiązujących w poszczególnych krajach w dziedzinie awarji wspólnej.

Jakkolwiek przewodnia zasada wspólności ryzyka i odpowiedzialności uznana została przez ustawy wszystkich prawie krajów morskich — co do stosowania tej zasady wytworzyła się pewna rozbieżność.

W różnych krajach przyjęte zostały różne metody prawne, co powodowało i powoduje często komplikacje i niezadowolenie stron przy likwidacji strat.

Anglicy pierwsi poruszyli sprawę stworzenia jednolitych przepisów w dziedzinie awarji wspólnej.

W wyniku starań International Law Association w Londynie — opracowano na kongresie w Yorku w 1864 roku — a później na kongresie w Antwerpji w 1877 roku szereg prawideł pod nazwą York Antwerp Rules, które w 1890 roku uległy rewizji w Liwerpoolu i w tej formie zostały przyjęte w krajach morskich, jako warunki obowiązujące umownie przy przewozach morskich.

Zaznaczyć należy, że w epoce, kiedy różne międzynarodowe grupy i komisje — wyłonione przez International Law Association — pracowały nad udoskonaleniem York Antwerp Rules — w tejże Anglji poruszona została sprawa opracowania projektu międzynarodowego kodeksu awarji wspólnej.

Inicjatorem był sędzia Dowdall, opinje i wnioski którego, publikowane w prasie prawniczej angielskiej — skłoniły International Law Association w 1910 roku do wyłonienia specjalnej komisji, której zlecone zostało to zadanie.

Rzeczona komisja po wielu zjazdach i kongresach opracowała tak nazwany „a v a n t p r o j e t" międzynarodowego Kodeksu Awarji wspólnej — który miał być przedłożony w 1914 roku plenarnej międzynarodowej konferencji w Hadze.

Konferencja ta z powodu wybuchu wojny światowej do skutku nie doszła.

Sprawa kodeksu międzynarodowego została w zawieszeniu i po dziś dzień czeka na rozstrzygnięcie.

Osiągnięcie międzynarodowego porozumienia w sprawach, które mają głęboki zasięg ekonomiczny, jest naogół problematem niezmiernie trudnym.

Daremne debaty i usiłowania różnych konferencyj ekonomicznych, zwoływanych w ostatnich czasach przez Ligę Narodów, najwymowniej stwierdzają skalę tych trudności.

Pozatem — powolność akcji w tej kwestji przypisać należy również w dużej mierze nieżyczliwemu stanowisku fachowych kół angielskich (Association of Average Adjusters), które czy to przez tradycyjną niechęć jakąć ma większość społeczeństwa angielskiego do sztywnych i krępujących norm kodeksowych — czy też z innych powodów — oficjalnie nie ujawnionych — zwalczały projekt kodeksu międzynarodowego — a były natomiast skłonne do utrzymania w mocy York Antwerp Rules.

Aby wzmocnić i ocalić autorytet York Antwerp Rules — zainteresowane koła powzięły zamiar pewnych zmian i uzupełnień w ich treści.

W tym celu zwołana została w 1924 roku międzynarodowa konferencja do Sztokholmu.

Komisja, która opracowywała w Sztokholmie zmiany tekstu z 1890 roku, dążyła do nadania prawidłom tym w przyszłości znaczenia samodzielnego kodeksu awarji wspólnej — w sensie lex contractus — i do unormowania całej materjalnej strony tego zagadnienia.

Anglja — Belgja — Danja — Holandja — Francja i większość krajów łacińskich — obstawały za zmianą treści prawideł z 1890 roku i za unieważnieniem dawnego artykułu 18-go, który przewidywał uzupełniającą i pomocniczą rolę ustaw poszczególnych krajów.

Niemcy i Stany Zjednoczone wysuwały swoje indywidualne żądania.

Komisja uchwaliła zmiany tekstów w myśl swoich pierwotnych intencyj.

Stany Zjednoczone do obecnej chwili nie uznały poczynionych w 1924 roku uzupełnień i stosują wciąż York Antwerp Rules z 1890 roku. Stanowisko Niemiec względem tekstów York Antwerp Rules z 1924 roku cechuje również duża rezerwa.

Pomimo jednak tej opozycji York Antwerp Rules z 1924 r. mają licznych zwolenników w innych krajach.

W Anglji prawidła te są szeroko stosowane w umowach, dotyczących przewozów morskich, w cedułach morskich i w polisach ubezpieczeniowych.

(Prawie w 90 % zawieranych obecnie umów, dotyczących przewozów morskich, strony poddają się York Antwerp Rules z 1924 r.).

Nadmienić jednak trzeba — że sankcji ustaw obowiązujących York Antwerp Rules z 1924 roku nie uzyskały w żadnym kraju, a przy stosowaniu ich w praktyce coraz silniej ujawnia się sprzeczność między intencjami autorów i praktyczną wartością nowych prawideł.

Okazuje się, że bardzo wiele kwestyj, związanych z awarją wspólną — nie zostało w York Antwerp Rules uwzględnionych.

Dlatego w przypadkach, gdy strony poddają się York Antwerp Rules z 1924 roku — coraz częściej nasuwa się konieczność uzupełniania ich przez odnośne normy ustawowe danego kraju.

Z uwagi na ten stan rzeczy, pobieżnie chociaż wskazać należy źródła ustawowych norm, obowiązujących w poszczególnych krajach w dziedzinie awarji wspólnej — ich rozwojowe momenty — wzajemne wpływy i różnice — oraz stosunek ich do kwestji ubezpieczenia morskiego.

Kraje śródziemnomorskie — jak to już wyżej zaznaczono — były ojczyzną zamorskiego handlu — prawnych zwyczajów z nim związanych i instytutu awarji wspólnej.

Tam rodziły się już przed tysiącami lat genjalne koncepcje, mające na celu unormowanie wzajemnych stosunków stron i rozstrzygnięcie zagadnień, które handel zamorski nastręcza.

Wystarczy wspomnieć tradycje fenickie — starogreckie — rzymskie i bizantyjskie.

W krajach tych i z niemi sąsiadujących zjawiły się w średniowieczu pierwsze próby skrystalizowania handlowych stosunków morskich i nadania im stałych i jednostajnych form z punktu widzenia uprawnień zainteresowanych stron (Basiliques — Tabula de Amalfji — Consolado del mare — Statuty Marsylskie — Rôles d'Oleron — Dekrety króla Ferdynanda Portugalskiego i t. d,).

Poczynania te wywołały pewne echo nawet w krajach północnych — wśród czynników, które brały udział w handlu światowym.

Liga Hanzeatycka — ważniejsze porty holenderskie i skandynawskie — probowały również ze swej strony stworzyć pewne wzory porządku prawnego. (Statuty Lubeki — Waterrecht i późniejsze recesy Ligi Hanzeatyckiej — Coutumes maritimes d'Amsterdam — Hogeste Waterrecht tho Wisby i t. d.).

Wszystkie wzmiankowane poczynania ustawodawcze — tak na południu jak i na północy — nie przerastały typem swoim kompilacji zwyczajów, jakie wówczas w handlu morskim panowały i zawierały pozatem conajwyżej opisy rozstrzygnięć ważniejszych

sporów — związanych z handlem i przewozem morskim.

Prace te jednak w sensie kodyfikacyjnym przedstawiały małą wartość.

FRANCJA.

Dopiero genjusz francuski w XVII wieku zużytkował we właściwy sposób wyżej wymieniony chaotyczny materjał i pod wpływem tych kronik i tradycyj — za panowania Ludwika XIV — z inicjatywy i pod kontrolą jego ministra Colbert'a — opracowany został w roku 1681 statut morski, regulujący ówczesne formy handlu i ubezpieczenia morskiego (Ordonnance touchant la marine).

Rzeczony statut jest pierwszym w tej dziedzinie pomnikiem prawodawczym — mającym charakter ustawy w pojęciu współczesnem.

Wywarł on olbrzymi wpływ nietylko na późniejsze ustawodawstwo francuskie — ale i na ustawodawstwo całego świata.

Wystarczy zaznaczyć, że nawet dział handlu morskiego w pruskim Landrechcie (1794) — pomimo antagonizmów, jakie były zawsze między Francuzami i Niemcami, ukształtował się pod wybitnym wpływem Ordonnance z 1681 roku.

W epoce napoleońskiej — przy opracowywaniu Code de Commerce — wydanego w 1807 roku, który z małemi zmianami obowiązuje jeszcze dzisiaj — teksty Ordonnance z 1681 roku były nietylko w duchu i kierunku swoim uwzględnione — ale nawet niektóre w dosłownem brzmieniu wcielone zostały do nowego Kodeksu (Rozdziały VII i VIII księgi III).

Obecnie obowiązujący Code de Commerce — który nawiasem mówiąc jest już zupełnie przestarzały i wymaga gruntownej reformy tak co do treści jak i co do formy — wywarł w swoim czasie również wielki wpływ na rozwój współczesnych prawodawstw.

W obowiązujących obecnie prawodawstwach wszystkich łacińskich krajów doszukać się można wpływów francuskich — a liczne kraje bliskiego Wschodu — pozatem Austrja, Włochy i Hiszpanja do dziś dnia posługują się Code de Commerce z mniejszemi lub większemi zmianami.

Tak kodeksy francuskie — jak i kodeksy innych krajów, które zostały pod wpływem francuskim opracowane — zamiast wysunąć w dziedzinie awarji wspólnej zasadę, która stanowiłaby o kwalifikowaniu każdego poszczególnego wypadku w praktyce i zamiast dać możność nauce i jurysprudencji oparcia się o tę zasadę — wdają się w długie i kazuistyczne wyliczenia poszczególnych rodzajów awarji wspólnej, co badaczom tej kwestji niezmiernie utrudnia zadanie i nierzadko wywołuje mylną interpretację.

Tak np. i Ordonnance z 1681 roku i Code de Commerce, obecnie obowiązujący — odróżnia zatopienie znajdującego się na statku mienia od innych typów awarji wspólnej i traktuje o tem odrębnie w dwóch rozdziałach — co jest zasadniczo błędne i wprowadza dezorjentację tak przy ustaleniu charakteru szkody — jak i przy likwidacji straty.

Co do stosunków ubezpieczenia morskiego we Francji, to rozwijały się one pod wpływem sąsiednich portów włoskich.

Pierwszy zbiór norm w tym przedmiocie znajdujemy w Guidon de la mer (XVI wiek).

Obecnie ubezpieczenia morskie unormowane są w Code de Commerce (art. 332—396) oraz w ustawach z 1862 i 1885 roku.

Działalność towarzystw ubezpieczeń we Francji opiera się na „Polices françaises d'assurances maritimes" dla statków (sur corps) i dla towarów (sur facultés) — z 1928 roku.

NIEMCY.

W Rzeszy Niemieckiej obowiązuje IV księga Kodeksu Handlowego Niemieckiego z 1897 roku — uzupełniona i nieznacznie zmieniona ustawami z 1902, 1904, 1908 i 1913 roku.

Rzeczony Kodeks Handlowy jest wynikiem długich prac kodyfikacyjnych za czasów Zollvereinu.

Posiada on pewne wspólne cechy z ustawodawstwem francuskiem, ale zarazem wykazuje pierwiastki germańskiego prawa cywilnego.

Przedewszystkiem grzeszy on jeszcze większą kazuistyką, niż Code de Commerce i nie odpowiada już obecnie potrzebom i formom organizacyjnym nowoczesnej żeglugi.

O awarji wspólnej traktuje część VII Kodeksu Handlowego Niemieckiego. (§§ 700—733).

Walor stosunków prawnych niemieckich stanowią znakomite komentarze — zdobyte poczęści dzięki obszernej i pracowicie rozwiniętej jurysprudencji — rzucającej światło na liczne zagadnienia praktyczne — między innemi również i w przedmiocie awarji wspólnej.

Całokształt ubezpieczenia morskiego normują w Niemczech przepisy §§ 778 do 900 Kodeksu Handlowego Niemieckiego z 1897 roku ze zmianami, wprowadzonemi w 1908 roku.

Przepisy te z nielicznemi wyjątkami mają charakter norm dyspozytywnych.

Wobec tego towarzystwa asekuracyjne mogą w polisach umieszczać warunki, które nie pokrywają się normami Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

Podstawą działalności towarzystw ubezpieczeń w Niemczech są Allgemeine Deutsche Seeversicherungs Bedingungen (A.D.S.B.), wydane w roku 1919, które w swoich zasadniczych założeniach uwzględniają §§ 778—900 Kodeksu Handlowego Niemieckiego — są jednak więcej dostosowane do potrzeb nowoczesnej żeglugi.

Przewidują one również liczne klauzule polisowe; niektóre z nich dotyczą specjalnie awarji wspólnej; po wojnie światowej zjawiły się różne specjalne klauzule, wywołane inflacją waluty w wielu krajach; naogół większość klauzul — zwłaszcza dawniejszych — jest pochodzenia angielskiego.

ANGLJA.

W Anglji stosunki w dziedzinie morskiego prawa handlowego i ubezpieczeniowego — a więc i w dziedzinie awarji wspólnej — kształtowały się w sposób

zupełnie odrębny i dla zwyczajów tego kraju charakterystyczny.

Do końca XIX wieku Anglja nie posiadała żadnej prawie kodyfikacji w omawianej dziedzinie.

Anglicy — prowadząc od najdawniejszych czasów rozległy handel z całym światem — zdobyli w sprawach morskich takie doświadczenie i tradycje, jakiemi nie mogą poszczycić się inne narody.

Anglja zapoznawała się skwapliwie ze wszystkiemi ustawami i aktami prawodawczemi, dotyczącemi spraw morskich — które w różnych epokach zjawiły się w innych krajach — miała je w ewidencji przy rozpatrywaniu i rozstrzyganiu sporów — ale formalnie tych obcych ustaw u siebie nie wprowadzała.

Kryterjum prawnem dla działalności sądów i czynników określających prawa stron w stosunkach morskich były zawsze tylko odwieczne zwyczaje i jurysprudencja miejscowych instytucyj sądowych.

Zaznaczyć należy, że jurysprudencja angielska dzięki wysokiemu poziomowi absolutnie niezawisłego sądownictwa i dzięki instynktowi społeczeństwa w sprawach ekonomicznych wogóle — a w sprawach morskich w szczególności — posiada istotnie dużą wartość i z punktu widzenia historyczno-prawnego jest nader interesująca.

Tem nie mniej jednak w dziedzinie awarji wspólnej — przeciwko angielskiemu systemowi prawnemu nasuwały się poważne zastrzeżenia.

Prawo zwyczajowe (common law) — które trafnie i głęboko ujmowało w swojej retrospektywnej praktyce różne zagadnienia morskie — zczasem — przy stosowaniu tych samych też do współczesnych przejawów podobnych zagadnień — nie mogło sprostać zadaniom.

Zwłaszcza przy likwidacji strat międzynarodowych nastręczały się liczne wątpliwości i trudności.

Komplikujące się wciąż funkcje handlu zamorskiego wymagały — przy ich normowaniu — więcej nowożytnych przepisów prawnych, lub przynajmniej rozciągłej interpretacji dawnych — tchnących średniowieczem — kryterjów.

W sferach prawniczych i parlamentarnych zaczęła się budzić świadomość konieczności reform.

Zrozumiano, że kodyfikacja jest na całej linji wskazana — przełamać jednak narodowy konserwatyzm i zaśniedziałe tradycje nie było rzeczą łatwą.

Dopiero w XIX wieku — dzięki inicjatywie lorda Mansfielda — rozpoczęły się w Anglji prace kodyfikacyjne w przedmiocie prawa handlowego.

Projekt został wniesiony do parlamentu w 1894 roku, a w 1906 roku otrzymał sankcję prawa The Marine Insurance Act.

Akt ten jest w przedmiocie awarji wspólnej bardzo lakoniczny.

Nowe przepisy — jakkolwiek stworzyły stałą podstawę w prawodawstwie angielskiem — w dziedzinie awarji wspólnej, były jednak zbyt ogólne i krótkie, aby mogły pozbawić wpływu i autorytetu kryterjum common law — dawną jurysprudencją uzasadnione.

Praktyka, oparta na interpretacji tych praw, wykazuje pewne różnice między kryterjami prawnemi Anglji i innych krajów morskich.

Victor Dover, sekretarz Instytutu Ubezpieczeniowego w Londynie — w pracy swojej, dotyczącej prawa morskiego (London 1929) — robiąc analizę porównawczą prawa angielskiego i praw innych krajów — twierdzi np., że prawa angielskie uznają za kres awarji moment — kiedy osiągnięte zostało bezpieczeństwo — w jego ogólnikowem pojęciu — gdy tymczasem praktyka w innych krajach i praktyka, oparta na przepisach York Antwerp Rules 1924 wiąże kres awarji z zakończeniem, względnie z przerwaniem ryzyka wyprawy i liczy się z lukratywną stroną przedsięwzięcia.

Różnica ta daje się zauważyć — najczęściej — podczas kwalifikowania kosztów, połączonych z awarją wspólną — w trakcie rozliczenia awaryjnego i często spór w tym przedmiocie bywa wynikiem nieprzejednanego stanowiska adjusterów angielskich — zrzeszonych w potężną i prawie niezawisłą organizację — działalność której jest ostro atakowana przez sądownictwo angielskie.

Sądy angielskie w ostatnich czasach dążą do zniwelowania wyżej wzmiankowanych różnic w praktyce awarji wspólnej i do uzgodnienia kryterjów w tej dziedzinie z praktyką innych krajów morskich.

d. c. n.

Złóż grosz na F. O. M.

Blacha cynkowa w porcie gdyńskim

WYTWÓRCZOŚĆ polskiego przemysłu cynkowego, należącego do największych w całym świecie, przewyższa wielokrotnie zapotrzebowanie wewnętrzne naszego rynku krajowego. Rodzi się stąd potrzeba wywozu, który też od dawna był szeroko uprawiany, zarówno w zakresie cynku surowego, jak blachy cynkowej i innych artykułów przemysłu cynkowego. Do czasu jednak uruchomienia portu w Gdyni wywóz ten zatracał w znacznej mierze swój charakter narodowy, musiał być bowiem kierowany przez Hamburg lub Szczecin. W ten sposób polski cynk lub blacha cynkowa figurowały w statystyce wielu krajów, jako wyroby niepolskie. A nie jest to w dzisiejszych czasach bynajmniej kwestją tylko prestiżu lub dumy narodowej. Na podstawie bowiem statystyki przywozu szereg krajów określił kontyngenty przywozowe na różne artykuły, pochodzące z krajów obcych. Powstały w ten sposób dla wywozu polskiej blachy cynkowej w różnych krajach poważne trudności.

Otwarta wszakże przez bramę gdyńską droga morska w szeroki świat pozwoliła przezwyciężyć te trudności i zdobyć dla wywozu naszej blachy cynkowej nowe, nieraz bardzo odległe rynki.

W ubiegłym roku 1935 przez Gdynię zostało wywiezione na rynki zamorskie przeszło 5000 ton polskiej blachy cynkowej.

Kierowały się te wysyłki dosłownie do wszystkich części świata. Największym odbiorcą była Japonja, do której wysłano przeszło 2650 ton polskiej blachy cynkowej. Do wielkich odbiorców wschodnich należą także Chiny, ale i Indje, zarówno Brytyjskie jak Holenderskie, Brytyjskie posiadłości Malajskie, Afryka Południowa z Nową Zelandją — wszystko to są odbiorcy naszej blachy cynkowej. Poważny i rozwijający się rynek znalazła nasza blacha także w Południowej Ameryce, szczególniej w Argentynie. Również i Bliski Wschód z Palestyną i Egiptem na czele zaliczają się do naszych odbiorców w tej dziedzinie.

Najgorzej stosunkowo rozwija się eksport polskiej blachy cynkowej do krajów europejskich. W ostatnich latach utraciła ona nawet w tych krajach niemal całkowicie swoje dawne, tradycyjne rynki. Główną przyczyną tego przykrego zjawiska jest zbyt wygórowana taryfa kolejowa na dowóz naszej blachy do Gdyni, której wpływu prohibicyjnego nie jest w stanie zrównoważyć krótki transport morski. W ten sposób wywóz polskiej blachy cynkowej zmalał bardzo poważnie, do Szwecji zaś, Finlandji, Norwegji — zanikł prawie zupełnie.

Linjami, które w pierwszym rzędzie przewożą polską blachę cynkową, są przedewszystkiem — Far East Line, następnie Żegluga Polska, Svenska Orient Linien i inne.

W przeciągu ostatnich dwuch lat blacha cynkowa stała się w Gdyni poważnym artykułem wywozowym, o który ubiegają się zarówno linje okrętowe, jak maklerzy i ekspedytorzy.

Dr. A. S.

Zamrażalnia ryb w Gdyni

WYBUDOWANA przez Morski Instytut Rybacki kosztem stu tysięcy złotych nowoczesna zamrażalnia ryb morskich mieści się w pomieszczeniach Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim w Gdyni. Z konieczności więc znalazła się zamrażalnia w pomieszczeniu, które nie było budowane do tego celu.

Budowa specjalnego budynku dla zamrażalni i osobnej instalacji chłodniczej pociągnęłaby bardzo znaczne sumy, znaleziono więc wyjście, wykorzystując istniejące pomieszczenia i dołączając się do istniejącej instalacji chłodniczej.

Generator czyli zbiornik, w którym się mrozi ryby, jest jakby skrzynią, w której znajduje się 10 przedziałów; z nich każdy ma osobny dopływ i odpływ solanki. Solanka jest roztworem wody i soli kuchennej o natężeniu 21 stopni Beamè, co pozwala na oziębienie jej do 21 stopni C. i utrzymanie w stanie płynnym. W tej zimnej solance mrozi się ryby. Solanka przepływająca przez przedziały z rybami ociepla się i jest stale uzupełniana dopływem zimnej solanki. (Ocieplona solanka dostaje się do chłodnicy do oziębienia.).

W jednym przedziale mieści się w specjalnym koszu metalowym od 150 do 200 kg. ryb, czyli jednorazowo generator chłodzi od 1.500 do 2.000 kg. ryb. Czas potrzebny do zamrożenia wynosi 2 ½ godziny. Ryby układa się w koszu metalowym, dziurkowanym (dla dobrego krążenia solanki). Kosz ten zabiera suwnica elektryczna i opuszcza do zbiornika przez górny otwór zamykany pokrywą. Po zamrożeniu ryb, za pomocą suwnicy wyciąga się kosz i wysypuje zamrożone ryby na stolnicę dla opłukania ryb z solanki i pokrycia ich glazurą lodową.

Pierwsze próby dały następujące wyniki: Od 18 marca do 8 kwietnia zamrażalnia była czynna czternaście razy, zamrażając 64.375 kg. ryb w czasie 145 godzin. Na ilość tą składały się: dorsze całe 250 kg., dorsze czyszczone bez głów 10.030 kg., dorsze czyszczone z głowami 40.310 kg., flondry całe 11.550 kg., flondry patroszone 1.955 kg., śledziki całe 220 kg., szproty 60 kg. Całkowite koszty własne związane z mrożeniem ryb wyniosły 8 zł. od 100 kg. ryb.

Wywóz polskich produktów walcownianych na rynki lewantyńskie

WYWÓZ polskich produktów walcownianych na rynki lewantyńskie rozwijał się w ciągu roku 1934 i dziesięciu miesięcy r. ub. w sposób następujący:

	1934	1935
Egipt	350,2 t.	4,528,1 t.
Grecja	—	955,9 „
Palestyna	1.136,5 „	9.768,1 „
Syrja	50,0 „	1.170,7 „

Z początkiem bieżącego roku huty polskie, eksportujące dotąd samodzielnie produkty walcowniane, oddały eksport żelaza sztabowego, formowego, uniwersalnego, bednarki, drutu walcowanego, blach czarnych i ocynkowanych firmie: „Polski Eksport Żelaza Sp. z o. o.", Katowice, Kościuszki 30, umożliwiając tem samem stworzenie sprężystej organizacji zbytu i dostawy.

Szczególnie w ostatnich latach, po nastawieniu się hutnictwa polskiego na zapotrzebowanie rynków eksportowych, uzyskał polski przemysł hutniczy warunki znacznej zdolności konkurencyjnej zarówno jeśli chodzi o gamę wyrabianych produktów, jak i gatunków tych produktów. Liczba wytworów produkowanych przez polski przemysł hutniczy zwiększyła się w ciągu ostatnich kilku lat znacznie, tak że za wyjątkiem niektórych specjalnych materjałów, huty polskie są w stanie zaspokoić wszelkie żądania zagranicznych klientów w zakresie produktów walcownianych.

Dodać tu trzeba, że huty polskie produkują tylko żelazo siemens-martenowskie, a więc materjał wysokiej wartości.

W zakresie dostaw sytuacja w ciągu ostatnich dwóch lat uległa znakomitej poprawie i niemal z miesiąca na miesiąc uzyskują polskie porty eksportowe Gdynia i Gdańsk nowe połączenia z rynkami zamorskiemi, dzięki czemu dostawa zamawianych produktów jest obecnie sprawna i równie szybka jak innych portów północno-europejskich, o ile chodzi o rynki lewantyńskie.

KRUSCHE & ENDER Limited

THE PABIANICE COTTON MILLS—ESTABLISHED 1926

Sales Office: 143, Piotrkowska, **Lodz,** Poland 

Represented in Palestine by Messrs. SHERESHEVSKY & WOJTINSKY,

P. O. B. 442, TEL-AVIV

THE COTTON GOODS MANUFACTURING CO.

„LUDWIK GEYER"

LTD. LODZ

Cotton spinning mills, weaving mills, dye-, bleach and printworks.



The Works employ 2.500 workmen (maximum 6.000).

THE WORKS MANUFACTURE:

Cotton yarn, cotton goods coloured and printed, cotton blankets, shawls, printed handkerchieves, bookbinders' cloth, artificial silk, silken blankets.

Dr. Feliks Hilchen: „PORTY MORSKIE"

Warszawa, 1936. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład główny „Bibljoteka Polska". Str. 267.

Książka „Porty morskie" zaznajamia czytelników ogólnie z budową i wyposażeniem portów, a w szczególności z ich administracją i eksploatacją oraz rolą, jaką odgrywają w gospodarstwie narodowem państwa.

Cały temat jest zawarty w siedmiu częściach. W części pierwszej, jako we stępie, autor stara się uwypuklić bezpośrednie znaczenie portów dla gospodarki narodowej.

Części druga i trzecia omawiają położenie, budowę, historję, klasyfikację portów oraz techniczne i gospodarcze warunki rozwoju nowoczesnych portów i ich wyposażenie w odpowiednie urządzenia przeładunkowe i kolejowe.

Części czwarta i piąta zajmują się ogólnemi zasadami organizacji, administracji i eksploatacji portów oraz obejmują monografję najważniejszych portów w Europie, porównując ich organizację i eksploatację.

Część szósta przedstawia strukturę i politykę opłat portowych i ciężarów, jakie w porcie ponosi statek i towar.

Część siódma omawia wolnocłowe strefy w portach i wolne porty wraz z historją ich powstawania i ich znaczeniem dla handlu, przemysłu i żeglugi.

Autor starał się ułatwić studjującym dalszą pracę nad zagadnieniem morskiem i pogłębienie wiadomości.

W tym celu została podana najodpowiedniejsza literatura, podzielona na trzy części: 1) budowa portów, 2) organizacja i eksploatacja portów, 3) znaczenie gospodarcze portów.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W MARCU.

W miesiącu marcu do portu gdyńskiego zawinęły 373 statki o pojemności 389.237 trn., odpłynęło zaś 360 jednostek o—371.654 trn. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie polska. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. marcu wyniósł 1.043,5 trn., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie—41, średni postój—45,8 godzin.

● WZROST OBROTÓW PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU.

Globalny obrót portu gdyńskiego w marcu b. r. wyniósł 600.276,8 t. wobec 532.258,9 t. w lutym b. r. Z ogólnej liczby przypada na obrót zamorski 583.767,1 t. (w lutym 529.084,4 t.), na obrót przybrzeżny zaś 5.621 t., obroty drogą wodną z wnętrzem kraju 10.888,7 t. Przywóz wyniósł 96.100,6 t. (w lutym 67.665,5 t.), wywóz zaś 487.666,5 t. (w lutym 461.418,9 t.). Jak widać z tych liczb ogólny obrót portu gdyńskiego w marcu wzrósł w porównaniu z lutym b. r., przyczem powiększył się zarówno przywóz jak i wywóz.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM.

W ciągu marca ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1.387 osób (wyjechało 1.105 osób, przyjechało 282). Największy ruch zanotowano między Gdynią i Francją (517 pasażerów), Stanami Zjedn. A. P. (474), Anglją (306).

● PRZEŁADUNEK PORTU.

Urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały w marcu b. r. 9.294 godzin i 25 min. zużywając 72.930 kWh prądu. Przeładowane zostało 147.676 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy 90,4%, w ubiegłym roku 130%, spadek wynosi zatem 39,6.

● Z ŻEGLUGI POLSKIEJ.

W marcu r. b. Żegluga Polska S. A. w 13-tu podróżach na statkach wywiozła ogółem 17.794 t. towarów, przywiozła natomiast 15.208 t. W wywozie największą pozycję stanowił węgiel, w przywozie tomasyna. Żegluga Polska między portami przewiozła 1.710 t. tomasyny.

● KOMUNIKACJA LOTNICZA.

Z dniem 19 kwietnia została uruchomiona linja lotnicza na odcinku Gdynia—Warszawa—Kraków.

● GOŚCIE GDYNI.

Dnia 12. IV. 36 r. dyrektor Departamentu Kredytów Eksportowych z Anglji p. Frank Horsfall Nixon w towarzystwie prezesa Banku Polskiego b. ministra Koca i wiceministra komunikacji inż. Piaseckiego zwiedził urządzenia zaporowe w Porąbce i w Rożnie. Dnia 13 kwietnia goście w towarzystwie dyr. Departamentu Morskiego M. P. i H. i dyr. Urzędu Morskiego, Komisarza Rządu w Gdyni, dyrektora Departamentu Obrotu Pieniężnego Min. Skarbu Baczyńskiego i dyrektora Oddziału Banku Polskiego w Gdyni zwiedzili w godzinach rannych port i urządzenia przeładunkowe. Następnie po śniadaniu, wydanem przez Komisarza Rządu w Gdyni, goście zwiedzili miasto, poczem w godzinach wieczorowych wyjechali do Warszawy.

* * *

Bawiła w Gdyni wycieczka dziennikarzy jugosłowiańskich w towarzystwie pp Glinki i Siedleckiego z M. S. Z. Goście jugosłowiańscy złożyli wizytę Komisarzowi Rządu oraz pyrektorowi Urzędu Morskiego, a następnie zwiedzili port i miasto. Po zwiedzeniu Gdyni wycieczka Jugosłowian udaje się w dalszą podróż po Polsce do Warszawy.

* * *

Do Gdyni przyjechali z Warszawy korespondenci pism niemieckich na Polskę: p. Gerhard Kegel z „Ost-Express" w Berlinie oraz p. Dr. Kurt Welkisch z „Breslauer Neueste Nachrichten". Dziennikarze niemieccy złożyli wizytę w Komisarjacie Rządu oraz Urzędzie Morskim a następnie zwiedzili port i miasto.

* * *

Zwiedzili Gdynię bawiący obecnie w Polsce prezes Rotary Klubu p. Ed. R. Johnson w towarzystwie sekretarza Rotary Klubu na Europę p. dr. Aleks. O. Pottera. Przybyłych gości powitali przedstawiciele Rotary Klubu w Gdyni, a następnie wszyscy zwiedzili port i miasto. Z Gdyni prezes Johnson wyjechał do Gdańska, skąd udaje się w dalszą podróż do państw bałtyckich.

* * *

Bawił w Gdyni główny inspektor weterynarji dr. Marcin Marczewski i w towarzystwie powiatowego lekarza weterynarji dokonał inspekcji sanitarnej portu, poczem odbył konferencję z zainteresowanemi sferami gospodarczemi.

● POLSKA REWIZYTA W SZCZECINIE.

Do Szczecina wyjechali na skutek zaproszenia ze strony tamtejszej Izby Przemysłowo-Handlowej pp. radca Juljan Rummel, prezes Izbowej Komisji Morskiej oraz redaktor Leon Godlewski.

Podróż ta ma charakter rewizyty, gdyż w maju ub. roku złożyli w Gdyni wizytę oficjalną przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie oraz Towarzystwa Eksploatacji portu szczecińskiego.

● ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 24 marca odbyło się zebranie nowoutworzonej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni, przy udziale dyrektora Departamentu Morskiego Min. P. i H. Możdżeńskiego, a pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowskiego.

W zebraniu wzięli udział: kapitan portu gdyńskiego kmdr. Kański, Kom. Rządu Sokół, przedstawiciel Wojewody pomorskiego radca Barciszewski, nacz. Rakowski i Kurnatowski jako przedstawiciele Min. Skarbu, Inż. Komarnicki i Smoliński jako przedstawiciele Zarządu Polskich Kolei Pań-

stwowych, p. Ołtarzewski jako przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, senator Thor i prezes Rummel jako przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dalej pp. dyr. Gieysztor, Kollat i Ciećiała jako przedstawiciele Rady Interesentów Portu w Gdyni, kons. Korzon, dyr. Grabowski i senator Karszo-Siedlewski jako przedstawiciele kupców eksportujących i importujących przez port w Gdyni, oraz przedstawiciele wydziałów Urzędu Morskiego.

W czasie zebrania omawiano sprawę projektu utworzenia przedsiębiorstwa „Port Handlowy w Gdyni", sprawę projektu regulaminu dla publicznych składów celnych, konieczność powiększenia personelu służby celnej, dalej omawiano sprawę opłat portowych oraz program inwestycyj na najbliższy okres czasu w urządzeniach morskich (połączenie basenu węglowego z basenem południowym).

● Z KOMISJI OPŁAT PORTOWYCH.

Dnia 20 marca odbyło się zebranie Komisji Opłat Portowych pod przewodnictwem p. dyr. Kollata. Na zebraniu tem rozpatrywano sprawy opłat za wejście statków, opłat od ładunku oraz opłat od dźwigów.

● PRACA STATKÓW ŻEGLUGI POLSKIEJ W MIES. UB.

Statki Tow. Żegluga Polska S. A. odbyły w mies. marcu 13 podróży, przewożąc ogółem 33 tys. t. towarów, z czego na wywóz przypada 17,8 tys., na przywóz 15,2 tys. ton. W wywozie największą pozycję stanowi węgiel, w przywozie—tomasyna.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA Z GDYNI.

Firma Bergenske Baltic Transports zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą regularną komunikację między portami: Gdynia—Gdańsk—Sztokholm—Vestervik—Oskarhamm. Na linji tej kursować będzie statek „Ingeborg" w odstępach dwutygodniowych. Po raz pierwszy statek zawinie do Gdyni w dniu 18 b. m.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez F-mę Bergenske nowa linja okrętowa, która ma utrzymywać stałą komunikację w odstępach miesięcznych między Gdynią—Gdańskiem i angielskim portem Bristol. Na linji tej kursować mają statki „Lindenau" i „Stör", należące do „Bugsier Reederei et Bergung A. G. Hamburg" i „Hamburg Reederei W. Schuchman" Hamburg. Pierwszy statek na tej linji wyjdzie z Gdyni dnia 25 b. m. Maklerem nowej linji jest F-ma „Bergenske" w Gdyni.

● UKOŃCZENIE BUDOWY NAJWIĘKSZEGO HOLOWNIKA POLSKIEGO.

Stocznia Gdańska ukończyła budowę statku holowniczego i ratowniczego „Tytan", który w razie potrzeby służyć również może jako łamacz lodów, oraz do gaszenia ognia. Statek zbudowany został dla Żeglugi Polskiej i posiada długość 33,9 m., największą szerokość 8,6 m., wysokość boczną 4,5 m. Napędu dostarcza maszyna o potrójnej ekspansji, mogąca rozwinąć siłę do 700 KM. Stała szybkość okrętu dochodzi wtedy do 11,5 węzłów. Należy podkreślić, że „Tytan" będzie największym holownikiem, jaki dotychczas Polska posiada.

● NOWE DŹWIGI.

Dnia 16 marca ukończony został na nabrzeżu Holenderskiem montaż 2-ch nowych dźwigów bramowych o nośności 3-ch ton, z przekładnią na 5 ton, przeznaczonych specjalnie do przeładunku złomu żelaznego. Dźwigi powyższe wykonane zostały całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewską i Laurę i oddane zostaną do eksploatacji w ciągu bieżącego miesiąca.

W ten sposób nabrzeże Holenderskie będzie wyposażone w 8 dźwigów, a w przeciągu bieżącego roku projektuje się tam również budowę 2-ch dalszych dźwigów.

● PORT RYBACKI W WIELKIEJ WSI—HALLEROWIE BUDUJE SIĘ W SZYBKIEM TEMPIE.

Przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi—Hallerowie zastosowano najnowsze urządzenia techniczne, przyczem buduje się jednocześnie molo zachodnie i wschodnie. Na otwartym Bałtyku kafary biją pale w dno morskie. Na brzegu przygotowywana jest faszyna i kamienie, któremi wypełni się przestrzeń pomiędzy palami. Praca odbywa się na dwie zmiany i ciągnie się od 4 rano do 8-ej wiecz.

● POSTĘPY ROBÓT PRZY BUDOWIE PORTU W WIELKIEJ WSI HALLEROWIE.

Prace około budowy pierwszego na otwartem morzu portu rybackiego w Wielkiej Wsi Hallerowie posuwają się znacznie naprzód. Ostatnio przystąpiono do bicia pali pod molo zachodnie i równocześnie rozpoczęto prace nad budową molo wschodniego.

● POŁOWY MORSKIE RYB W MARCU I PIERWSZYM KWARTALE b. r.

Polskie połowy przybrzeżne ryb morskich w marcu wyniosły ogółem 4.832,9 tys. kg. wartości 331,5 tys. zł. W pierwszym kwartale b. r. złowiono ogółem w połowach przybrzeżnych 12.594,4 tys. kg. ryb.

Z ogólnej ilości połowów przybrzeżnych ryb morskich w m-cu marcu przypada na poszczególne miejscowości (w tys. kg., w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za luty, druga za pierwszy kwartał b. r.): Hel—2.096,5 (2.017,9—5.656,3), Gdynia—1.509,4 (876,5—3.762,3), Jastarnia—Wielka Wieś—877,4 (914,2—2.521,4), Chłapowo—Karwia—74,4 (95,2—235,7), Puck—128,3 (52,7—224,3), pozostałe 147,2 (10,1—194,5).

● WĘDZARNIE RYB PRZEROBIŁY W TEGOROCZNYM SEZONIE o 100% WIĘCEJ NIŻ W R. UB.

W ubiegłym tygodniu prawie wszystkie wędzarnie na wybrzeżu zakończyły wędzenie szprotów. Tylko kilka wędzarń przerabiać będzie szproty wędzone na konserwy (szproty w oliwie) we własnym zakresie lub dla fabryk w kraju.

W stosunku do r. 1934/35 (od początku listopada do końca marca) sezon obecny dał wędzarniom 100% zwiększenie obrotów, jeśli chodzi o ilość przerobionej ryby. W 5-u miesiącach poprzedniego sezonu wędzarnie na wybrzeżu przerobiły 5.632 tys. kg. ryb, gdy w tym samym czasie b. r. dwakroć więcej, a mianowicie 12.142 tys. kg. ryb. Przeszło 90% tej ilości stanowią szproty.

● PRACE NAD PODNIESIENIEM PRODUKCJI KONSERW RYBNYCH.

Produkcja konserw szprotowych na eksport wykazała w pierwszym kwartale b. r. po raz pierwszy od istnienia przemysłu rybno-przetwórczego w Polsce bardzo poważny rozwój, spowodowany w znacznej mierze podniesieniem poziomu jakościowego drogą standaryzacji, dzięki czemu udało się wyeliminować ryzyko odbiorcy zagranicznego. Prace w tym zakresie, prowadzone przez Inspektorat Standaryzacyjny Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, idą przedewszystkiem w kierunku dydaktycznym. Na podstawie bardzo cennych dla praktyki wyników, które otrzymano z doświadczeń nad techniką wędzenia, przeprowadzonych w la-

boratorjach Związku Izb, a następnie w kilku fabrykach, stopniowo usuwany jest najpoważniejszy brak polskich konserw rybnych, mianowicie pękanie skórek, co dotychczas psuje poważnie wygląd zewnętrzny gotowego produktu.

● Z PRACY ZAMRAŻALNI RYB W GDYNI.

W pierwszym próbnym okresie mrożenia ryb t. j. od 18 marca do 8 kwietnia zamrażalnia była czynna 14 razy w ciągu 145 godzin. Ogółem zamrożono 64,4 tys. kg. ryb. Koszty własne związane z mrożeniem ryb wyniosły 8 zł. od 100 kg. Dalsze próby wykażą, czy nie uda się obniżyć jeszcze kosztów własnych.

● STAN BUDOWY CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Z wiosną podjęta została dalsza budowa chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni. Praca postępuje szybko naprzód i obecnie kończone są ściany komór na parterze i na I piętrze. Pozatem na II piętrze zdejmuje się oszalowanie szkieletu żelazobetonowego. Oddanie chłodni do użytku ma nastąpić w r. b. Projekt budowy chłodni przewiduje możliwość powiększenia jej o dalsze 2 piętra (IV i V-te), co ma nastąpić w roku przyszłym.

● NAJWIĘKSZA WĘDZARNIA.

W bieżącym sezonie budowlanym rozpocznie się w Jastarni budowa największej wędzarni na wybrzeżu, o ilości 60 pieców. Przy wędzarni będzie uruchomiona fabryka konserw.

Dotychczas największa wędzarnia na wybrzeżu (w Gdyni) posiadała tylko 24 piece. Nowa ta wędzarnia budowana jest przez firmę prywatną, która posiada już w Jastarni 3 wędzarnie o 40 piecach łącznie.

● NAGRODA M. GDYNI.

Opracowując preliminarz budżetowy Miasta Gdyni na rok 1936/37, Komisja Budżetowa Rady Miejskiej uchwaliła utworzenie dorocznej nagrody miasta Gdyni w wysokości zł. 5.000 za prace, jakie w zakresie nauki i sztuki ze szczególnem uwzględnieniem problemu morza polskiego będą dokonywane. Warunki i sposób przyznawania nagrody będzie ujęty w statut, jaki uchwali Rada Miejska.

Na wydatki związane z popieraniem kultury i sztuki oraz propagandą turystyczną ogólnie preliminowano na rok 1936/37 kwotę zł. 51.160.

● IMPORT ŚLEDZI.

Import śledzi solonych przez oba porty naszego obszaru celnego pozostał w roku 1935 bez zmiany w stosunku do r. 1934 i wyniósł 363.067 beczek.

Z ilości ogólnej 65% otrzymał Gdańsk, a 35% Gdynia, czyli i stosunek procentowy w ostatnich dwuch latach pozostał bez zmiany.

W roku 1935 sprowadzono do Gdyni: śledzi jarmuckich 26.832 — szkockich 32.103 — norweskich 22.937 — holenderskich 8.136 — islandzkich 10.264 — z polskich połowów 30.739.

Do Gdańska jarmuckich 99.409 — szkockich 110.756 — norweskich 9.807 — holenderskich 9.172 — islandzkich 3.911.

Ilości podano w beczkach (waga brutto 1 beczki 160 kg., netto 115 kg.).

Dotychczas Gdańsk posiada wybitną przewagę w imporcie śledzi z Anglji (jarmuckie i szkockie), podczas gdy Gdynia prowadzi w śledziach norweskich i islandzkich.

● Z IZBY PRZEM-HANDLOWEJ.

Odbyło się pod przewodnictwem p. radcy J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Podczas posiedzenia Komisja zaznajomiła się z wyłaniającym się projektem budowy kanału między zatoką Pucką a otwartem morzem z ujściem w miejscu budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Komisja doszła do wniosku, że budowa tego rodzaju kanału mogłaby się przyczynić do podniesienia gospodarczego miejscowości, położonych w głębi zatoki Puckiej, oraz ułatwić rybołówstwo na morzu otwartem dla rybaków, osiadłych nad brzegami zatoki.

Następnie Komisja wysłuchała sprawozdania wyłonionej przez siebie Podkomisji do rozpatrywania spraw, wynikłych na tle interpretacji zwyczajów i uzansów w handlu morskim. Komisja uznała za konieczne wzmożenie prac w kierunku przeprowadzenia studjów nad uzansami stopniowo wytwarzającemi się w porcie gdyńskim, ich rejestracją i właściwą interpretacją, jak również i nad dokładnem ustaleniem znaczenia teminologji, używanej w handlu morskim.

Dalej Komisja określiła rodzaj czynności, wchodzących w zakres zawodu ekspedytorskiego i rozpatrzyła wnioski o zaprzysiężenie rzeczoznawców portowych dla towarów kolonjalnych i śledzi solonych. Komisja stwierdziła przytem, iż w porcie gdyńskim odczuwa się brak dostatecznej ilości kompetentnych rzeczoznawców w tych branżach handlu portowego.

● DZIAŁ BUDOWNICTWA NA TARGACH GDYŃSKICH.

Dział Budownictwa na Targach Gdyńskich — które się odbędą w b. roku od 28. VI. do 12. VII. budzi wielkie zainteresowanie, czego dowodem są liczne zapytania napływające do Dyrekcji Targów. W ramach działu budowlanego Komisarjat Rządu m. Gdyni przedstawi plastyczny model miasta, na którym zaznaczony będzie podział urbanistyczny miasta według przeznaczenia dzielnic.

● INWESTYCJE W MARCU.

W marcu b. r. w porcie gdyńskim wykonano następujące inwestycje: Wodociągi i kanalizacja: — wybudowano 43 m. b. wodociągu na ul. Celnej i przyłączono do sieci portowej instalację wodociągową centralnej ekspedycji towarowej P. K. P. Budowle naziemne: — w wolnej strefie przy ul. Stanów Zjednoczonych ukończono budowę magazynu Nr. 9, przy budowie domu biurowego wykonano mury parteru oraz 1-go piętra części biurowej i przejściowej. Przy budowie poczekalni dla robotników ukończono budynek w stanie surowym. Przy budowie garaży i mieszkań dla strażaków na ul. Centralnej wykonano roboty malarskie. Przy budowie warsztatów Urzędu Morskiego na ul. Warsztatowej pokryto dach blachą i wykonano tynki wewnętrzne. Przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem rozszalowano II-ą kondygnację i wykonano szalowanie oraz zbrojenie 3-ciej kondygnacji, również rozpoczęto roboty izolacyjne w części parterowej. Przy budowie elektrowni parowej „Gródka" w pobliżu drogi okrężnej wykonano konstrukcję żelbetową dla całego parteru, I p. rozdzielni oraz przystąpiono do szalowania II p. rozdzielni. Przy budowie magazynu f-my „Barcikowski" na ul. Celnej uskuteczniono roboty wykończeniowe zawnętrzne. Przy budowie hangaru Morskiego Instytutu Rybackiego na ul. Św. Piotra roboty całkowicie ukończono. Przy budowie Domu Robotnika Portowego na ul. Węglowej wykonano roboty tynkarskie i stolarskie. Przy budowie elewatora zbożowego żadnych robót nie wykonano.

Budowli morskich, robót czerpalnych oraz robót drogowych w miesiącu sprawozdawczym również nie wykonano.

● ZUŻYTKOWANIE KREDYTÓW.

W związku z przejęciem przez Skarb Państwa w drodze uchwały sejmowej długów miasta Gdyni w wys. zł. 35.751.000 (z ogólnego zadłużenia zł. 42.168.000) ciekawem będzie podanie robót i inwestycyj jakie zostały za te sumy wykonane:

1) Ulic 42 klm. z tego 50% kostki i asfaltu, 30% poligonu, 20% umocnionych nawierzchni, za ogólną sumę zł. 13.000.000 (w tem koszt wykupu gruntów prywatnych pod ulice).

2) Wodociągów wykonano 100 klm. ciągu. Ujęto narazie głównie centrum miasta. Zrobiono zasadnicze roboty na zapotrzebowanie wody dla 250—300 tysięcy mieszk. Woda pochodzi ze studzien artezyjskich i nie wymaga filtrowania.

Kanalizacja: częściowo wykonano w śródmieściu ciągu około 40 klm.

Na powyższe roboty (łącznie wodociągi i kanalizacja) wydano około 13.500.000 zł.

3) Elektryfikacja. Prąd pobierany jest z Gródka i Rudek. Przeprowadzona została w mieście rozdzielnia i sieć, które obsługują specjalny obszar uprawnienia rządowego z 15 klm. zaplecza, licząc w promieniu od centrum miasta.

Na roboty elektryfikacyjne wydano sumę 5.400.000 zł.

4) Budowle miejskie oraz użyteczności publicznej. Wykonano szereg budynków administracyjnych, specjalną kolonję rybacką i szereg innych budowli, poza tem wybudowano budynki dla straży ogniowej, wykupiono ziemie pod place, urządzono bulwary. Koszty te wyniosły około 6 milj. zł.

5) Szkoły. Wybudowano szereg gmachów szkolnych dla szkół powszechnych, które są niewystarczające, gdyż na ogólną liczbę 9.000 dzieci tylko 8.000 może z nich korzystać i to na 3 zmiany, a średnia na izbę szkolną wynosi zamiast 40—90 dzieci.

Na budowę szkół wydano zł. 1.800.000.

6) Pomiary i plany kosztowały 1.300.000.

7) Na inwestycje związane ze zdrowiem publicznem i bezpieczeństwem wydatkowano zł. 800.000.

● BUDŻET M. GDYNI NA R. 1936/37.

W dn. 7 b. m. odbyło się posiedzenie Rady Miejskiej m. Gdyni. Na zebraniu tem uchwalono budżet m. Gdyni na r. 1936/37. Po stronie dochodów przewidziane są wpływy w wysokości 4.868.997, wydatki zwyczajne zaś po stronie rozchodów — 4.243.073 zł.

● GDYNIA PRELIMINUJE INWESTYCJE W R. 1936/37 NA 5 MILJ. ZŁ.

Komisja Budżetowa Rady Miejskiej opracowała plan robót inwestycyjnych w r. 1936/37. Ogólny kredyt na inwestycje przewidziany jest w wysokości 5.100.000 zł. Zarząd Miejski obecnie posiada pokrycie na sumę 2.060 tys. zł. Na pozostałą kwotę stara się o uzyskanie odpowiednich kredytów, względnie zwrotów.

Z ogólnej sumy preliminowanej na inwestycje, najpoważniejszą pozycję stanowią: budowa ulic przeszło 1 miljn. zł., budowa nowej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej—przeszło 800 tys. zł., udział miasta w budowie rzeźni miejskiej—600 tys. zł., budowa hali targowej—450 tys. zł., budowa szkół—730 tys. zł.

● SPRAWA UDZIAŁU RZEMIOSŁA RZEŹNICKO-WĘDLINIARSKIEGO W BUDOWIE RZEŹNI W GDYNI.

W dniu 1-szym kwietnia Komisarzowi Rządu m. Gdyni złożył wizytę specjalny komitet rzemiosła rzeźnicko-wędliniarskiego w sprawie rzeźni miejskiej i targowiska zwierzęcego w Gdyni. Komitet przyjął do wiadomości oświadczenie Komisarza Rządu, iż sytuacja miasta wymaga bezzwłocznego przystąpienia do budowy rzeźni. Wobec niemożności terminowego dopełnienia przez rzemiosło rzeźnicko - wędliniarskie uzgodnionych warunków, komitet odstąpi od koncepcji zawarcia umowy z miastem Gdynią w charakterze drugiego wspólnika. Komisarz Rządu wyraził jednak zgodę na prośbę komitetu co do zapewnienia cechowi rzeźnicko-wędliniarskiemu w Gdyni udziału w radzie nadzorczej przyszłej rzeźni.

Miasto Gdynia przystępuje w najbliższym czasie do podpisania umowy w sprawie rzeźni ze związkiem eksporterów bekonów i artykułów zwierzęcych.

● ROZBUDOWA MIASTA.

W marcu w Gdyni rozpoczęto budowę 40 budynków o łącznej kubaturze 56.000 m³ Ogólny koszt budowy ma wynosić 1.651.000 zł. W tymże miesiącu zakończono 58 budowli o ogólnej kubaturze 37.000 m³. Ogólny koszt wyniósł 915.000 zł.

● ZATRUDNIENIE BEZROBOTNYCH.

U Komisarza Rządu w Gdyni odbyła się konferencja przy udziale inspektora pracy i kierownika funduszu pracy w sprawie znalezienia środków do zatrudnienia większej ilości bezrobotnych. Poza omówieniem projektowanych na najbliższe dni robót publicznych, które pozwolą zatrudnić dalsze partje bezrobotnych, ustalono, aby na robotach prowadzonych przez Komisarjat Rządu zastosować 2 zmiany robotników, po 5 godzin pracy każda. System ten zastosowanoby aż do odwołania t. j. dopóki nie rozwinie się w całej pełni ruch budowlany. W ten sposób będzie można zatrudnić na robotach publicznych podwójną ilość bezrobotnych.

● SPRAWA OBROTU BEZGOTÓWKOWEGO W PORCIE GDYŃSKIM.

Rada Interesentów Portu Gdyńskiego zwołała zebranie, w celu omówienia możliwości stosowania obrotu bezgotówkowego w ruchu portowym w większym zakresie niż dotychczas. Zebranie uznało za konieczne zwrócenie się do władz centralnych, by podległe im urzędy w Gdyni mogły przyjmować do wpłaty czeki bankowe, wystawione na Bank Polski.

Równocześnie uchwalono zwrócić się do Banku Polskiego z memorjałem, uzasadniającym potrzebę otwarcia w Gdyni biura rozrachunkowego między bankami, co przyczyniłoby się do usprawnienia techniki obrotu pieniężnego w Gdyni.

● Z TARGÓW GDYŃSKICH.

Obecnie na terenie Targów Gdyńskich prowadzone są w szybkiem tempie prace renowacyjne, przyczem odbywa się przydział stoisk tym wystawcom, którzy zgłosili się przed dniem 1 kwietnia. Pozatem przystąpiono do zestawienia katalogu wystawców na tegorocznych Targach Gdyńskich.

Dyrekcja Targów Gdyńskich rozpatruje propozycje kilku gdańskich firm przemysłowych, które—pragnąc wykorzystać pomyślną konjunkturę budowlaną w Gdyni—zainteresowały się mającemi się odbyć w r.b. Targami Gdyńskiemi i zgłosiły swój udział.

● MUZEUM MIEJSKIE.

Istniejące od 1933 r. przy Komisarjacie Rządu w Gdyni Muzeum Miejskie, prowadzone przez dr. Krajewską, ma już w swoich zbiorach szereg cennych zabytków, które dzielą się na etnograficzne i prehistoryczne. Etnograficzne odzwierciadlają życie ludowe Kaszubów z przed kilkudziesięciu lat, prehistoryczne wskazują na istnienie przed kilku tysiącami lat na tych ziemiach kultury łużyckiej czyli słowiańskiej. Bardzo cennym zabytkiem z epoki młodszego neolitu jest pięciometrowa mata z trzciny i łyka, znaleziona w Łączyńskiej Hucie, która pomimo leżenia przez okres 4000 lat w torfie — nie zbutwiała. Ogółem Muzeum posiada około 600 zabytków. Wkrótce rozpoczną się prace w Orłowie nad wydobywaniem ceramiki z okresu prehistorycznego; dotychczas znaleziono tam garnek o podstawie okrągłej, a obwodzie górnym kwadratowym.

● TRANSPORT POMARAŃCZ LUZEM.

Dnia 26 marca wieczorem przybył z Hiszpanji do Gdyni polski statek „Kraków" przywożąc z portów Castellone, Valencji i Cartageny 1.285,6 ton pomarańcz oraz 20 ton cytryn. Część powyższego ładunku pomarańcz w ilości 250 ton transportowana były luzem — bez opakowania, a jedynie w drewnianych przegrodach. Pomarańcze te przeładowano do piwnic magazynu Nr. 8 w wolnej strefie, gdzie będą sortowane, płukane, owijane w bibułki a następnie pakowane w normalne skrzynki. W związku z tem sprowadzono do Gdyni 1 wagon bibułki oraz kilka wagonów kompletów skrzynkowych, z których na miejscu stolarze robić będą skrzynki. Urządzenia maszynowe potrzebne do tej pracy sprowadzone zostały z Hiszpanji.

Praca przy tym transporcie potrwa od 2—3 tygodni i znajdzie przy niej zatrudnienie około 200 ludzi.

Zaznaczyć należy, że transport pomarańcz luzem odbywa się tytułem próby, od wyniku której zależeć będzie dalsze stosowanie tego rodzaju transportów przy przewozie pomarańcz statkami.

● Z. YACHT KLUBU POLSKIEGO.

W Gdyni, pod przewodnictwem prezesa Rummla, odbyło się Walne Zebranie Morskiego Yacht Klubu Polskiego. Komandorem klubu na rok 1936 został wybrany p. kontr-admirał Unrug, vice-komandorami pp. Kollat i Wieleżyński. W czasie zebrania omówiono sprawy nowego portu jachtowego, flotylli jachtów, oraz ustalono program działalności na rok bieżący. Prezesa Rummla wybrano członkiem honorowym Oddziału Morskiego Y. K. P.

● PIERWSZA W GDYNI PLACÓWKA PRZERÓBKI TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Jedna z importujących firm gdyńskich uruchomiła ostatnio palarnię kawy, probiernię herbaty, przepakownię towarów kolonjalnych oraz zainstalowała aparaty do mielenia towarów korzennych. Jest to pierwsza tego rodzaju placówka w Gdyni, która dokonywać będzie przeróbki handlowej towarów kolonjalnych.

● BUDOWA NOWOCZESNYCH HAL TARGOWYCH W GDYNI.

W Komisarjacie Rządu m. Gdyni odbyła się konferencja informacyjna w sprawie zamierzonej budowy nowoczesnych hal targowych. Prace mają być rozpoczęte jeszcze w tym sezonie budowlanym, a ukończone w połowie przyszłego roku. Hale targowe będą sąsiadowały z projektowanym dworcem towarowym i są pomyślane jako miejsce handlu hurtowego przy równoczesnem umożliwieniu sprzedaży detalicznej dla obsługi miasta i zaopatrywania statków. W halach targowych będzie pomieszczenie dla handlu rybnego (ryby żywe w basenach, ryby zamrożone oraz przetwory rybne). Nowoczesne urządzenie działu rybnego w tych halach przyczyni się do zaopatrzenia Gdyni w tanie ryby oraz do rozwoju zaopatrywania statków w artykuły rybne.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● WZROST RUCHU STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

Ruch statków w porcie gdańskim w miesiącu marcu przedstawiał się następująco (w nawiasach — pierwsza liczba oznacza dane za miesiąc luty b. r., druga — za marzec r. ub.): do portu zawinęło 424 jednostek (324—352) o pojemności 254.943 trn (201.602—243.232); port zaś opuściło 400 jednostek (305—339) o pojemności 241.422 trn (212.677—233.415).

W okresie od 1 stycznia do 31 marca b. r. do portu gdańskiego zawinęło 1.129 statków (980 w pierwszym kwartale r. ub.) o tonażu 700.942 trn (654.834), odpłynęło zaś z portu 1.112 jednostek (979) o pojemności 700.168 trn (664.028).

Jak widać z tych liczb ruch statków w porcie gdańskim w okresie sprawozdawczym wykazuje wzrost zarówno w stosunku do miesiąca poprzedniego, jak i analogicznego z r. ub.

● RUCH STATKÓW W PORTACH BREMEŃSKICH W LUTYM.

W lutym b. r. przybyło do portów bremeńskich 527 statków (464 statki w lutym ub. r.) o pojemności 630,7 tys. trn. (569,2 tys. trn.), opuściło zaś 607 statków (521), o tonażu 692,3 tys. trn. (589,9 tys. trn.).

W miesiącu sprawozdawczym do Bremerhaven zawinęło 47 statków (43 w lutym ub. r.) o pojemności 183 tys. trn. (127,4 tys. trn.), opuściło zaś port 88 jednostek (51) o tonażu 210,7 ys. trn. (141,7 tys. trn).

● SPADEK NIEZATRUDNIONEGO TONAŻU FLOTY NIEMIECKIEJ.

W styczniu b. r. w portach niemieckich unieruchomionych było 50 statków (303 w styczniu 1935 r.) o pojemności około 150 tys. trb. (1.000 tys. trb.). Unieruchomione statki stanowią 4% całej floty niemieckiej Przeciętna światowa unieruchomionej floty wynosi 7%.

● ROZMOWY POLSKICH EKSPORTERÓW WĘGLA Z IMPORTERAMI SZWEDZKIMI.

W Sztokholmie rozpoczęły się rozmowy między eksporterami węgla polskiego a importerami szwedzkimi, mające na celu przedłużenie istniejącej umowy. Przedstawiciel eksporterów polskich, naczelny dyrektor konwencji węglowej p. Cybulski oświadczył w wywiadzie prasowym, że Szwecja jest naturalnym rynkiem zbytu dla węgla polskiego.

● ROKOWANIA WĘGLOWE POLSKO-SZWEDZKIE.

Jak już donosiliśmy, między polską konwencją węglową a szwedzkimi importerami toczą się obecnie rozmowy na temat przedłużenia obowiązującego układu węglowego. Układ ten miałby zastąpić dotychczasowy, upływający z końcem lipca i przewidujący odbiór polskiego węgla w ilości 47% całego importu tego artykułu przez Szwecję.

Wobec zarysowującej się stałej poprawy na międzynarodowym rynku węglowym należy się spodziewać, że zawarcie nowego układu nie napotka na żadne trudności.

● PO RAZ PIERWSZY OD LAT 10-CIU POLSKI STATEK W MARSYLJI.

Jak wiadomo, od blisko 10-ciu lat nie zawijał do Marsylji żaden polski statek towarowy, dlatego też dużą sensację stanowiło przybycie do portu S/S „Kraków" z ładunkiem węgla. Należy podkreślić, że roczny obrót towarowy między Gdynią i Marsylją nie przekracza 15.000 ton (w tem 10.000 ton ładunki węgla). Obrót towarowy między Marsylją-Gdynią— Gdańskiem odbywał się dotychczas wyłącznie na statkach obcych.

● WZROST OBROTÓW PORTU MARSYLSKIEGO.

Obrót towarowy portu marsylskiego w porównaniu do analogicznego okresu czasu r. ub. wzrósł o 350 tys. t. do 2.221,9 tys. t. Prasa tutejsza, zajmująca wyraźnie nieprzychylne stanowisko wobec sankcyj antywłoskich, podając tę statystykę, powstrzymuje się od wszelkich komentarzy.

● ZAOSTRZENIE WALKI KONKURENCYJNEJ W ŻEGLUDZE — BAŁTYK — AMERYKA PÓŁNOCNA.

Towarzystwo Compagnie Général Transatlantique postanowiło uruchomić nową linję okrętową pomiędzy Havrem i Leningradem przez Kopenhagę i Gdynię. Nowe połączenie uważać należy za linję dowozową dla transatlantyckiej linji francuskiej. Według opinji hamburskich sfer żeglugowych, nowe to połączenie zaostrzy walkę konkurencyjną w żegludze na trasie Bałtyk — Ameryka Północna. Pierwszy statek tej linji ma wyruszyć z Havru z początkiem lipca.

● STRATY W TONAŻU ŚWIATOWYM W R. UB.

Straty w tonażu światowym w r. 1935 wyniosły (w nawiasach dane za r. 1934): 307 statków (320) o pojemności 320 tys. brt. (370,9 tys. brt.). Na poszczególne rodzaje statków przypadało: 180 parowców o pojemności 253,8 tys. trb., 34 motorowce — 27,2 tys. trb., 39 żaglowców motorowych — 8,9 tys. brt., 54 żaglowce — 30,1 tys. trb.

● ZMIANY STAWEK FRACHTOWYCH W ŻEGLUDZE NIEREGULARNEJ.

Tramp Shipping Administration Committee (instytucja zajmująca się sprawami żeglugi nieregularnej) zawiadomiła o decyzji podwyższenia stawek frachtowych za przewóz zboża i obniżeniu stawek dla transportów węgla i koksu w następujący sposób: 1) Podwyższone zostają minimalne frachty w komunikacji z zachodu na wschód z portów rzeki Św. Wawrzyńca i północno-wschodnich stanów U. S. A. dla zboża o 3 pensy za 1 quarter;

2) Minimalne stawki frachtowe od przewozu węgla i koksu będą obniżone o 9 pensów od 1 tony w komunikacji między portami W. Brytanji i północnemi portami kontynentu europejskiego do portów okręgu rzeki Św. Wawrzyńca, Halifaxu oraz St. Johns.

3) Zniesiona zostaje dolna granica zimowej tabeli stawek frachtowych od węgla i koksu w komunikacji między portami W. Brytanji, północnemi portami kontynentu europejskiego oraz portami morza Czarnego i Azowskiego do północno-wschodnich stanów U. S. A., włączając Albany, Halifax i St. Johns.

Z treści depeszy nie wynika, czy jest to decyzja wiążąca i od kiedy zmiana w taryfach żeglugi nieregularnej zostaje przeprowadzona.

● RUCH STATKÓW W KANALE SUESKIM.

Ruch okrętowy w kanale Sueskim w styczniu b. r. wzrósł znacznie w porównaniu do tego samego miesiąca r. ub. W miesiącu sprawozdawczym przejechały przez kanał 533 statki o tonażu 2.934.958 trn. wobec 487 jednostek o tonażu 2.726 trn. w styczniu ub. r. Wzrost ten przypisywany jest wyłącznie włoskim transportom wojennym, gdy równocześnie transporty handlowe wydają się spadać. Wskazuje na to znaczny spadek ruchu towarowego z 2.513 tys. t. w styczniu ub. r. do 2.043 tys. t. w styczniu b. r. Spadek transportów towarowych przez kanał Sueski dał się już zaobserwować w roku ub. i jest przypisywany zmianom strukturalnym w komunikacji morskiej między Azją i Europą.

● POLSKA DELEGACJA NA ZJAZD KUPIECTWA W CLEVELAND PRZYBYŁA DO N. YORKU.

Na pokładzie statku M/S „Piłsudski" przybyła do Nowego Yorku delegacja polskich kół handlowych, mająca wziąć udział w zjeździe kupców polskich w Ameryce, który odbędzie się w połowie kwietnia w Cleveland. W skład delegacji wchodzą pp. dyr. Izby Przem.-Handlowej w Warszawie Jakubowski, Fels, Sobecki, Czarnowski, Chorubski, Delegację powitali w porcie przedstawiciel Generalnego Konsulatu R. P., dyr. linji Gdynia—Ameryka Kutyłowski, sekretarz Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej p. Milkowski.

● UMOWA KONTYNGENTOWA FINLANDZKO-ESTOŃSKA.

Między rządem fińskim a estońskim zawarty został dodatkowy uzupełniający protokół taryfowo-kontyngentowy. Estonja przyznała Finlandji zwiększone kontyngenty.

● JAPOŃSKIE STOCZNIE PRZECIĄŻONE ZAMÓWIENIAMI.

Ostatnio stocznie japońskie otrzymały wiele zamówień zarówno z kraju jak i z zagranicy na wykonanie statków handlowych i wojennych. Nawał pracy w stoczniach japońskich przyczynia się do uruchomienia dotychczas nieczynnych zakładów. M. in. stocznia Uraga wznowiła pracę w stoczni rezerwowej, która była nieczynna od czasu ukończenia wojny.

● ZEBRANIE TOWARZYSTWA POLSKO-DUŃSKIEGO W WARSZAWIE.

W tych dniach odbyło się pierwsze zebranie Towarzystwa Polsko-Duńskiego w nowej siedzibie przy placu Małachowskiego 4. Na zebranie to przybyli: poseł Danji p. min. Schou z małżonką, przedstawiciele M.S.Z. i Min. Rolnictwa, kolonji duńskiej w Warszawie oraz członkowie Towarzystwa Polsko-Duńskiego. Zebranie zagaił prezes towarzystwa L. Możdżeński, poczem obecni wysłuchali odczytu inż. A. Sokołowskiego na temat „Spółdzielczość i kultura rolna w Danji". Prelegent, osobiście obznajmiony ze stosunkami rolniczemi tego kraju, zapoznał słuchaczy z kulturą rolną Danji, stojącą na wysokim poziomie. Po odczycie odbyła się herbatka towarzyska.

● WZROST UDZIAŁU W. BRYTANJI W HANDLU ZAGRANICZNYM LITWY.

Jak wynika z ogłoszonych obecnie litewskich danych statystycznych, wywóz Litwy do Anglji w ciągu pierwszych 2 miesięcy r. b. wzrósł prawie dwukrotnie w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. i wynosi 47,5% ogólnego wywozu litewskiego wobec 33% przed rokiem. Wywóz do Niemiec natomiast spadł w dalszym ciągu, wobec czego Niemcy zajmują 16-te miejsce w handlu zagranicznym Litwy. W przywozie do Litwy Anglja również zajmuje pierwsze miejsce z udziałem w wysokości 37,7% (drugie miejsce przypada Sowietom — 10,1%). Niemcy w przywozie litewskim zajęły obecnie 4-te miejsce — 5,6%, wobec drugiego miejsca i 16,9% przed rokiem.

● HANDEL ZAGRANICZNY NORWEGJI W PIERWSZYM KWARTALE b. r.

Handel zagraniczny Norwegji w pierwszym kwartale b. r. przedstawiał się następująco (w miljonach koron — w nawiasach dane za analogiczny okres r. ub.): przywóz 209 (177), wywóz 170 (149), saldo ujemne 39 (28). Jak widać z tych liczb, handel zagraniczny Norwegji w okresie sprawozdawczym wykazał znaczny wzrost, jednakże większy po stronie przywozu niż wywozu, wskutek czego wzrosło saldo ujemne. Dość poważnie wzrósł przywóz surowców (minerały — metale) maszyn i okrętów. W wywozie wzrost wykazują przedewszystkiem śledzie, ryby, tłuszcze, masa papierowa, nawozy sztuczne i metale.

● ZNACZNE PRZYŚPIESZENIE PRZEWOZÓW NA LINJI WARSZAWA — ŁÓDŹ, GDAŃSK — GDYNIA.

Rada Portu w Gdańsku informuje, że z dniem 15-ym maja uruchomiona zostanie na próbę para expressowych pociągów towarowych między Warszawą i Łodzią a Gdańskiem i Gdynią. Expressowe pociągi towarowe kursować będą z szybkością 60 klm. na godzinę. W porównaniu z obecnemi najkorzystniejszemi warunkami przewozu wprowadzenie wspomnianych pociągów oznacza skrócenie czasu przewozu o mniej więcej 12 godzin tak, że towary nadane przybywać będą do stacji przeznaczenia w godzinach rannych dnia następnego. Do przewozu temi pociągami przyjmowana będzie zarówno drobnica, jak i transporty wagonowe. Opłaty przewozowe obliczane będą na tych samych zasadach, co przy przesyłkach pośpiesznych, bez jakiejkolwiek dopłaty. Przesyłki przeznaczone dla tych pociągów muszą być nadane na kolei conajmniej na 2 godziny przed odejściem pociągu.

● IMPORT WĘGLA PRZEZ NORWEGJĘ W MARCU.

W marcu b. r. do Norwegji przywieziono 194 tys. t. węgla i 92 tys. t. koksu. Z poszczególnych krajów importowano do Norwegji następujące ilości (w tys. t.): węgla — z Anglji 125 (64,4%); z Polski 50 (25,8%), z Niemiec 18 (9,4%); koksu z Anglji 39,4, z Niemiec 9,4, z Polski 5,5.

● SUBWENCJONOWANIE ŻEGLUGI NIEREGULARNEJ W W. BRYTANJI.

„Board of Trade" wydał komunikat, wyjaśniający, że w celu uniknięcia używania przez armatorów większego tonażu niż zezwala na to sytuacja rynkowa, w związku z przyznaniem żegludze nieregularnej subwencji, zostały podjęte kroki, podobnie jak w r. 1935, co do przystosowania sum, wypłacanych armatorom, zatrudniającym powyżej pewnego odsetku, rozporządzalnego w r. 1936. Board of Trade przyjął projekt, ustalający ten odsetek na poziomie 90% na okres pierwszych 8 miesięcy b. r.

● KREDYT SZWEDZKI DLA SOWIETÓW

Jeden z dzienników podał wiadomość, że pomiędzy przedstawicielami szwedzkiego przemysłu eksportowego i grupą różnych banków prywatnych prowadzone są od kilku tygodni, rozmowy co do przyznania kredytów wywozowych dla Z. S. R. R. Rokowania w tej sprawie mają być dość daleko posunięte i znajdować się w ostatecznej fazie. Projekt, jaki w tej sprawie ma być zredagowany, będzie przewidywał przyznanie Sowietom kredytu przez Szwecję w kwocie miljonowej. Dotychczas ze strony urzędowej wiadomość dziennika nie została oficjalnie zaprzeczona.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. MARZEC

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. marcu b. r. wyniósł 600.276,8 ton, wobec 532.258,9 ton w mies. lutym b. r. oraz 714.485,1 ton w m. marcu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 12,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. m. lutym oraz dość poważny 15,9%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. marca 1935 r.

Ruch statków w m. marcu r. b. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszły bowiem 373 statki (327) o pojemności 389.237 nrt. (343.224 nrt.), wyszło zaś 360 statków (341) o pojemności 371.654 nrt. (363.769 nrt.), w tem statków z ładunkiem 170 (129) wyszło zaś 270 (271).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu r. b. wyniósł 1.043,5 nrt. (1.049,6 nrt.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 41 (34). Średni postój statku wyniósł 45,8 godzin (54,1 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Anglja, Włochy, Niemcy, Norwegja, Stany Zjedn. Am. P., Finlandja, Grecja, Holandja i t. d., wykazuje korzystne przesunięcie się Danji z 6-go miejsca, Anglji z 7-go miejsca i Norwegji z 8-go miejca oraz niekorzystne: Stanów Zjedn. Am. P. z 3-go m. i Niemiec z 4-go miejsca. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 15 państw (16 państw).

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 583.767,1 ton wobec 529.084,4 ton w mies. lutym r. b. oraz 704.683,5 ton w mies. marcu 1935 r. Obroty zamorskie w mies. marcu r. b. wykazują 10,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. oraz poważny 17,03%-owy spadek w stosunku do mies. marca 1935 r.

Na uzyskanie obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski — 96.100,6 ton oraz wywóz zamorski — 487.666,5 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (96.100,6 ton) wykazuje 42%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym (67.665,5 ton) oraz poważny 30,6%-owy spadek w stosunku do mies. marca 1935 r. (138.588,6 ton).

Wzrost przywozu spowodowały przedewszystkiem pozycje: ryżu sur. — 7.927 t. (10 t.), owoców świeżych — 7.456 t. (3.092 t.), pirytów — 3.701 t. (brak), garbników — 1.784 t. (1.059 t.), żużli Thomasa — 8.900 t. (brak), skór — 2.266 t. (1.757 t.), bawełny — 9.620 t. (5.975 t.), złomu żel. — 14.278 t. (11.151 t.), miedzi — 2.114 t. (723 t.) oraz maszyn, aparatów i części — 670 t. (465 t.).

Obniżył się przywóz: nasion oleistych — 4.508 t. (4.751 t.), śledzi świeżych — 1.179 t. (2.070 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 431 t. (5.819 t.), fosforytów — 10.898 t. (14.112 t.) wełny — 2.715 t. (3.360 t.), juty — 1.190 t. (1.359 t.) oraz tłuszczów i olejów roślinnych — 405 t. (565 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (487.666,5 t.) wykazuje nieznaczny 5,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym (461.418,9 t.) oraz poważny 18,4%-owy spadek w stosunku do miesiąca marca 1935 r.

Wzrost wywozu spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: węgla eksportowego — 376.963 t. (354.430 t.), węgla bunkrowego — 30.800 t. (25.601 t.), koksu — 21.796 t. (17.792 t.), słodu — 2.232 t. (1.112 t.), cementu — 2.335 t. (193 t.), cukru — 2.893 t. (2.465 t.), makuchów — 2.330 t. (1.110 t.), drzewa tartego — 16.090 t. (15.590 t.), celulozy — 1.300 t. (468 t.), żelaza surowego — 646 t. (214 t.), rur żelaznych i stalowych — 2.595 t. (2.053 t.) oraz cynku — 955 t. (608 t.).

Obniżył się natomiast wywóz: nasion i roślin — 633 t. (2.869 t.), bekonów — 1.545 t. (1.603 t.), jaj — 1.058 t. (1.454 t.), siarczanu amonu — 188 t. (7.019 t.), bali i słupów — 1.214 t. (4.354 t.), wyrobów z drzewa 245 t. (405 t.), dykt i fornierów — 916 t. (1.245 t.), żelaza handlowego — 4.477 t. (7.457 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 2.156 t. (3.402 t.) oraz blachy cynkowej — 294 t. (744 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost przywozu — 3.428,4 t. (2.769,6 t.) oraz wywozu — 2.192,6 t. (404,9 t.). Ogółem obrót przybrzeżny wyniósł w marcu 5.621 t. (3.174,5 t.). Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 3.350 t. (2.586 t.), mąka — 26 t. (106 t.) oraz wyroby żelazne — 21 t. W wywozie zaś: ryż — 330 t. (230 t.), garbniki — 251 t., żywica — 208 t., papier — 201 t., miedź — 107 t., owoce suszone — 187 t., oraz tłuszcze roślinne — 101 t.

Po dwóch miesiącach spokoju rozpoczęła się w marcu żegluga śródlądowa. Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł na przywozie — 8.006 t. oraz na wywozie — 2.883 t.

Z poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: cukier — 7.677 t., papier — 127 t., mąka — 95 t., oraz wyroby żelazne i metalowe — 54 t. Na wywozie: nasiona oleiste — 914 t., skóry — 427 t., miedź — 275 t., żywica — 165 t., tłuszcze roślinne — 180 t., tłuszcze zwierzęce — 197 t., owoce suszone — 107 t., garbniki — 110 t., ryż wyłuszczony — 90 t., kauczuk — 42 t., oraz kawa i kakao — 88 t.

Ruch pasażerów w marcu r. b. wykazuje pewien nieznaczny wzrost jedynie na przyjściu — 282 (250) osób. Na wyjściu natomiast wykazuje spadek — 1.105 (1.390) osób.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
Cały przywóz	**06 100.6**	**67 665·5**	**260 883·2**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural proaucts)*	**23 897·—**	**9 913·4**	**45 025 7**
w tem m. in:			
24-26. Nasiona oleiste rożne *(various oil seeds)*	4 508·—	4 750·7	13 807·—
30/12. Ryż surcwy *(rice)*	7 926 8	10·3	7 943·5
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	7 974·6	3 376·8	15 412·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	96·1	51·—	214·5
76. Kawa *(coffee)*	927·1	60·6	1 380 2
78. Herbata *(tea)*	137·5	105·4	309·6
80. Kakao *(cocoa)*	359·7	446.—	1 158·8
81-82. Korzenie *(spices)*	111·5	60·1	247·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**2 720 4**	**3 734·2**	**9 388·—**
116-117. Śledzie	2 586·4	3 656·3	9 139·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**4 727 5**	**6 789·5**	**20 405 5**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	430·6	5 819·4	8 291·2
177/1c. Piryty *(pyrites)*	3 701·2	—	3 701·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 102·6**	**1 656·—**	**5 108·3**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	405·1	565·3	1 463·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 304·1	984·2	2 872·7
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**515·4**	**219·7**	**1 603·7**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	302·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	273·8	73·6	767·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**22 514 7**	**15 718·4**	**50 890·—**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 783·9	1 058·9	4 129·9
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	10 898·—	14 112·1	35 506·1
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	8 899·5	—	8 899·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 271·5**	**1 768·5**	**6 091·8**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 266·—	1 756·7	6 063·2

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materiols and fabrics)*	**15 172 3**	**11 983·2**	**45 242·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 797·8	3 448·3	8 756·2
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	9 741·7	6 098 2	29 187·7
624. Juta *(jute)*	1 189·9	1 359·4	3 493·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**872·7**	**444 8**	**1 776·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**65·5**	**65·8**	**311·4**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 022·4**	**1 491·6**	**4 508·1**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper weste)*	943·3	916·5	2 518·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	946·6	558·9	1 773·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**54·5**	**64·8**	**128·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**17 418·4**	**12 705·3**	**66 818·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	14 278·—	11 151·1	60 269·9
977. Miedź *(copper)*	2 114·—	722 6	3 744·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**881·5**	**467·2**	**1 732·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**770·—**	**575·3**	**1 640·3**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**21·7**	**21·2**	**66·9**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**72·5**	**46·—**	**144·7**

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
Cały wywóz	487 666·5	461 418·9	1 600 636·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 037·9**	**5 867·4**	**16 940·8**
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	4·6	49·6	111·1
27/1-2. Mąka	2·8	220.—	257.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	240·2	285·1	1 280·5
35. Słód *(malt)*	2 232·—	1 111·5	4 733·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**3 150·6**	**3 808·8**	**11 024·7**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 544·7	1 602.6	5 163.1
125. Jaja *(eggs)*	1 058·1	1 454.—	3 434·5
127. Masło *(butter)*	320·4	547·3	1 669·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**434 914·2**	**398 305·—**	**1 402 576·—**
154. Cement *(cement)*	2 335·1	192·9	2 937·6
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	2·1	2·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	376 962·9	354 429·9	1 254 126·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	30 800·4	25 601·3	88 738·5
182. Koks *(coke)*	21 795·5	17 791·5	53 144·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	6·7	10·3	72·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**518·1**	**473·6**	**1 256·6**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**6 512·3**	**5 114·4**	**19 653·9**
259-260. Cukier *(sugar)*	2 892·7	2 464·7	8 263·6
287. Makuchy *(oil cake)*	2 330·—	1 110·—	7 256·7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 192·—**	**8 343·6**	**13 499·7**
299/18. Soda *(soda)*	252·8	277·8	979·—
300/4. Siarczan amonu *(ammonium sulphate)*	188·3	7 010·4	9 258·3
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	450·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**193·—**	**250·9**	**588·8**

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 466·3**	**1 168·2**	**3 675·—**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	481·8	572·8	1 501·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**13.7**	**27·7**	**68·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**19 121·1**	**21 939·9**	**80 943·4**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	1 213·7	4 353·9	13 306·9
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	16 089·5	15 590·—	61 717·8
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	160·1	2·6	174·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	916·4	1 245·3	3 492·3
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 162·7**	**1 401·6**	**5 512·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	700·—	694·6	1 953·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 300·1	468·—	3 065·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**61·6**	**98·7**	**215·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**11 230·6**	**14 509·—**	**44 379·8**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 230·5	7 700·8	25 866·—
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	—
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 595·2	2 052·7	6 461·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 249·3	1 351·5	3 756·2
XIV-XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**52·7**	**49·9**	**152·3**
XVII-XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**39·7**	**60·2**	**150·—**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

marzec *(March)*	1936	583.767·1
luty *(February)*	1936	529·084·4
marzec *(March)*	1935	704.683·5
od początku roku (*January - March*)	1936	1.861.520·0
" " " "	1935	1.784.756·2

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
Przywóz *(imports)*	**3 428·4**	**2 769·6**	**11 023·8**
1, 2, 3, 4 — **Zboże** *(grain)*	—	—	50.—
9—16 — **Strączkowe**	—	34.—	34.—
27/1—2 — **Mąka** *(flour)*	26·—	105·5	131·5
31, 32 — **Krochmale** *(starch)*	0·4	—	0·4
27/3—32 — **Mąka pastewna**	—	—	75·—
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	—	0·5	0·5
76 — **Kawa** *(coffee)*	—	—	9·3
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	0·1	0·1
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	3 350·—	2 586·—	8 886·—
117 — **Śledzie** *(herrings)*	11·5	20·1	31·6
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	1·—	—	1·—
226—229 — **Przetwory mączne** *(flour products)*	0·6	—	0·6
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne**	1·2	—	1·2
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	2·1	2·2	4·3
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	—	—
300/4 — **Siarczan amonu** *(sulphate of amonia)*	—	—	1 720·—
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	0·1	4·6	4·7
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	0·2	0·3	0·5
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	3·5	—	3·5
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	5·7	7·9	23·-
742—803 — **Papier** *(paper)*	0·3	—	0·3
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	1·1	—	1·1
896—927 — **Szkło** *(glass)*	0·1	0·6	0·7
930—966 — **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	20·9	4·4	2 61
— **Różne** *(various)*	3·7	3·4	18·4
Wywóz *(exports)*	**2 192·6**	**404·9**	**2 916·3**
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	6·—	—	6·—
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	4·6	18·—	22·6
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	37·5	—	37·5
131, 32 — **Krochmale** *(starch)*	6·—	—	6·—
27/1—2 — **Mąka** *(flour)*	10·—	—	10·—
30/1—2 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	330·1	230·—	563·2
35 — **Słód** *(malt)*	25·3	—	25·3
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	0·3	—	6·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	65·9	17·9	160·7
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	186·6	—	230·—
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	1·5	—	1·5
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	8·2	—	8·2
76 — **Kawa** *(coffee)*	11·4	—	16·9
78 — **Herbata** *(tea)*	2·4	—	2·4
Kakao *(cocoa)*	68·2	—	68·2
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	9·3	3·4	19·6

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
89 — **Rośliny lecznicze** *(farmacentic plants)*	6·5	—	6·5
95—97 — **Żywica** *(resin)*	208·—	21·8	286·7
117 — **Śledzie** *(herrings)*	18·2	15·5	33·7
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	0·3	—	0·3
142—143 — **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	0·2	—	0·2
148 — **Kamienie** *(stones)*	4·—	—	4·—
150 — **Glinki** *(clay)*	-	—	27·6
170/1,2, 171/1,2 — **Materjały szlifierskie** *(grindings materials)*	0·4	—	25·3
198, 199 — **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	18·1
200/8, a,b,c, — **Wazelina** *(vaseline*	3·—	—	3·—
203—204 — **Wosk** *(wax)*	0·5	—	0·5
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	101·—	2·—	103·—
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	178·8	—	197·1
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	5·4	9·2	14·6
219 — **Stearyna** *(stearin)*	16·1	10·3	26·4
246 — **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	0·2	—	0·2
254—256 — **Ryby** *(fish)*	2·5	35·3	38·3
276—278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	4·5	—	4·5
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	0·2	0·9	1·1
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	8·5	—	17·7
299/18 — **Soda** *(soda)*	16·—	—	16·—
405—425 — **Farby** *(paints)*	2·3	—	2·3
404 — **Sadze** *(soot)*	30·4	1·7	32·1
424—428 — **Garbniki**	250·7	3·5	254·2
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	0·3	—	0·3
492—513 — **Skóry** *(skins)*	65·3	10·1	75·4
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	—	—	—
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	25·7	—	25·7
606 — **Bawełna** *(cotton)*	5·4	—	5·4
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	20·8	—	20·8
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	29·3	—	31·7
757—778 z wyj. 772, 773 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	2·1	—	2·1
772, 773 — **Dykty i forniery** *(plywoods)*	33·3	—	33·3
779 — **Korek i wyr. z korka**	16·1	—	16·1
794, 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	2·6	—	2·6
792—803			
807—808 — **Fibra** *(fibre)*	7·—	—	7·—
809—819,826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	200·8	—	200·8
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	5·4	—	5·4
930—965 — **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	7·1	2·—	9·1
966 — **Cyna** *(tin)*	3·2	—	3·2
968 — **Cynk** *(zinc)*	15·9	—	15·9
977 — **Miedź**	106·9	20·—	142·3
— **Różne** *(various)*	14·4	3·3	21·2
Przywóz i wywóz razem	**5.621·—**	**3.174·5**	**13.940·1**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-February*
Przywóz *(imports)*	**8 005·7**	—	**8 005·7**
1—4 — **Zboże** *(grain)*	—	—	

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-February*
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	0·8	—	0·8
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32 — **Krochmale** *(starch)*	0·5	—	0·5

Poz. tar. cel.		Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-February*
27/1—3	— Mąka	9·5	—	95·—
27/3—32	— Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa . . . . *(vegetables)*	0·2	—	0·2
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	6·6	—	6·6
59, 61—63, 66	Owoce suszone . *(dried fruit)*	10·2	—	10·2
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
77	— Cykorja *(succory)* .	0·1	—	0·1
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	—
80	— Kakao . . . . . *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	— Korzenie . . . . *(spices)*	—	—	—
95, 97	— Żywica . . . . . *(resin)*	—	—	—
121/26	— Ptactwo bite . . *(poultry)*	—	—	—
125	— Jaja . . . . . . *(eggs)*	—	—	—
127—200	— Oleje . . . . . *(oils)*	1·—	—	1·—
128/1—4	— Ser . . . . . . *(cheese)*	—	—	—
131	— Pierze . . . . . *(feather)*	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . *(casings)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . *(Fats & oils of vegetable origin.)*	5·—	—	5·—
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierz. surowe . . . . *(raw fats of animal origin)*	0·3	—	0·3
228	— Makaron . . . . *(macaroni)*	5·—	—	5·—
243/1, 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256	Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	—
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	7 677·4	—	7 677·4
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	8·4	—	8·4
292/2	Pasza	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne . . . . . *(chemicals)*	—	—	—
299/18	— Soda . . . . . *(soda)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	0·3	—	0·3
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne . . . . . *(cosmetics)*	—	—	—
466—470	— Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	0·7	—	0·7
492—513	— Skóry . . . . . *(skins)*	0·4	—	0·4
534—559	— Wyroby skórzane . *(Leather goods)*	—	—	—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
563—622	— Tkaniny . . . . *(textile fabrics)*	3·7	—	3·7
589/1, 2 592	— Wełna . . . . . *(wool)*	—	—	—
606/1, 2 a b	— Odpadki bawełny . *(cotton waste)*	—	—	—
646—648	— Sznury . . . . . *(ropes)*	—	—	—
720, 724	— Kauczuk	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	2·8	—	2·8
752	— Podkłady kolejowe *(sleepers)*	—	—	—
776	— Meble . . . . . *(bentwood furniture)*	0·1	—	0·1

Poz. tar. cel.		Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-February*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	— Papier *(paper)*	127·1	—	127·1
836—847	Książki i broszury *(books)*	0·2	—	0·2
862—887	— Wyroby ceram. . . *(ceramic products)*	1·2	—	1·2
896—927	— Szkło i wyroby . . *(glass and glass ware)*	0·2	—	0·2
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	54·2	—	54·2
968	— Cynk . . . . . *(zinc)*	—	—	—
	— Różne . . . . . *(various)*	4·3	—	4·3
	Wywóz *(exports)*	**2 883·—**	—	**2 883·—**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . *(fruit stones)*	0·5	—	0·5
24—26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	914·—	—	914·—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . *(seeds various)*	6·9	—	6·9
24/1—3	— Mąka . . . . . *(flour)*	—	—	—
28	— Kasza . . . . . *(grits)*	2·4	—	2·4
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	90·—	—	90·—
31	— Krochmal . . . . *(starch)*	—	—	—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	26·2	—	26·2
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	106·8	—	106·8
62—72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	4·5	—	4·5
67, 68	— Konserwy owocowe . . . . . *(fruit preserves)*	5·6	—	5·6
76	— Kawa *(coffee)* . .	22·—	—	22·—
78	— Herbata *(tea)* . .	1·6	—	1·6
80	— Kakao *(cocoa)* . .	65·5	—	65.5
81—82	— Korzenie *(spices)* .	9·5	—	9·5
95, 97	— Żywica *(resin)* . .	164·8	—	164·8
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . *(sea grass, reed)*	—	—	—
117	— Śledzie *(herrings)* .	32·—	—	32·—
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	5·1	—	5·1
128/1—4	— Sery *(chese)* . . .	—	—	—
129/1—5	— Kazeina . . . . *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . *(casings)*	12·3	—	12·3
143/1—3	— Muszle *(shells)* . .	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)* .	8·1	—	8·1
154	— Cement *(cement)* .	0·6	—	0·6
156/1—2	Talk *(talc)* . . .	—	—	—
161	Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	—	—	—
177	Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
180	Węgiel antracytowy *(coal)*	—	—	—
186—188	— Smoła *(pitch)* . .	18·6	—	18·6
198—199	Asfalt *(asphalt)* . .	15·1	—	15·1
200/8, a, b, c	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	11·6	—	11·6
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . *(vegetable oils and fats)*	179·9	—	179·9
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	—	—
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	196·7	—	196·7

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
216 — **Tran** (*whale oil*)	—	—	—
219 **Stearyna** (*stearin*)	—	—	—
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** (*fish*)	5·3	—	5·3
259—260 — **Cukier** (*sugar*)	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** (*alcohols*)	—	—	—
286, 287 — **Otręby i makuchy** (*bran & oil cokes*)	—	—	—
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	11·1	—	11·1
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	28·3	—	28·3
299/18 — **Soda** (*soda*)	—	-	—
408 — **Sadze** (*soot*)	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — **Farby** (*paints*)	5.4	—	5·4
424—427 — **Garbniki** (*tanning extracts*)	109·7	—	109·7
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	3·3	—	3·3
466, 470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·5	—	0·5
487 — **Celuloid** (*celluloid*)	—	—	—
492, 513 — **Skóry** (*skins*)	427·—	—	427·—
589/1, 2 592 — **Wełna** (*wool*)	—	—	—
597, 605, 613, 622 — **Tkaniny** (*textiles*)	0·1	—	0·1
606, 609 — **Bawełna** (*cotton*)	-	—	—
623 — **Len i konopie** (*flax and hemp*)	—	—	—
625—626 — **Sisal** (*sizal*)	25·1	—	25·1
646—648 — **Sznury** (*ropes*)	0·7	—	0·7

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
720, 724 — **Kauczuk** (*rubber*)	41·9	—	41·9
725, 746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	—	—	—
750 — **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	0·6	—	0·6
757, 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	—	—	—
779 — **Korek, wyroby z korka** (*cork goods*)	6·—	—	6·—
792, 803, 809, 797 - 800 — **Tektura** (*pastbord*)	1·2	—	1·2
826 — **Papier** (*paper*)	1·9	—	1·9
794/1, 2 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	3·5	—	3·5
862—887 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic goods*)	—	—	—
896—927 — **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	1·7	—	1·7
925—981 — **Metale różne** (*various metals*)	12·6	—	12·6
927 — **Żelastwo** (złom) (*scrap iron*)	—	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** (*hardware*)	10·9	—	10·9
966/1—4 — **Cyna** (*tin*)	4·4	—	4·4
977 — **Miedź** (*copper*)	274·5	—	274·5
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** (*machinery apparatus parts*)	2·2	—	2·2
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** (*electric products*)	—	—	—
— **Różne** (*various*)	4·8	—	4·8
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)	10 888·7	—	10 888·7

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY (*general goods turnover*)

marzec (*March*)	1936 —	600.276·8
luty (*February*)	1936 —	532.258·9
marzec (*March*)	1935 —	714.485·1
od początku roku (*January—March*)	1936 —	1.886.348·8
" " " "	1935 —	1.797.478·6

III. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	52	29	61.819	48	35	58.533	120.352	2
Anglja (*Great Britain*)	18	6	37.447	16	12	30.909	68.356	4
Danja (*Denmark*)	69	33	46.233	61	47	40.625	86.858	3
Estonja (*Estonia*)	6	1	4.150	7	7	4.580	8.730	12
Finlandja (*Finland*)	12	5	17.116	14	11	18.634	35.750	9
Grecja (*Greece*)	7	—	19.259	6	6	16.419	35.678	10
Holandja (*Holland*)	8	7	5.937	7	6	5.120	11.057	11
Łotwa (*Latvia*)	3	—	4.241	3	2	4.241	8.482	13
Niemcy (*Germany*)	51	30	32.316	49	32	31.264	63.580	6
Norwegja (*Norvay*)	34	22	28.215	33	20	27.559	55.774	7
Rumunja (*Romania*)	—	—	—	1	1	2.599	2.599	15
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	8	5	25.679	8	5	25.679	51.358	8
Szwecja (*Sweden*)	91	29	68.630	96	76	73.169	141.799	1
Włochy (*Italy*)	11	—	35.643	10	10	31.271	66.914	5
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	3	3	2.552	1	—	1.052	3.604	14
Razem (*total*)	**373**	**170**	**389.237**	**360**	**270**	**371.654**	**760.891**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	327	129	343.224	341	271	363.769	706.993	—
Ten sam mies. 1935 r. (*March 1935*)	*421*	*187*	*412.286*	*402*	*303*	*393.645*	*805.931*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	1.146	480	1.168.751	1.155	901	1.167.800	2.336.551	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	1,126	506	1.059.768	1.103	873	1.052.172	2.111.940	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu 1936 r. 1.043,5 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 41; c) średni postój statków w porcie: 45,8 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MARCU 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy daleko-morskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	6.570	—	4.830	80	80	—	—	11 560
Mielnica	30	60	240	470	150	—	—	950
Troć	—	—	50	10	320	—	—	380
Płastugi	1.530	1.410	2.050	750	920	34.980	—	41.640
Zimnica	—	—	—	—	—	7.660	—	7.660
Śledzie: a) morskie	136.820	76.950	58.200	2.950	16.250	—	—	291.170
b) rzeczne	—	7.300	—	—	—	—	—	7.300
Szproty	1.947 000	1.413.900	800 000	68.000	97.900	—	—	4 326.800
Węgorze	—	—	400	—	1.350	—	—	1.750
Wątłusze	4.510	9.770	8.250	2.100	10.200	104.550	—	139.380
Sieja	—	—	250	—	70	—	—	320
Szczupaki	—	—	2.360	—	400	—	—	2.760
Okonie	—	—	170	—	120	—	—	290
Płotki	—	—	550	—	480	—	—	1 030
Razem marzec	**2.096.460**	**1.509.390**	**877 350**	**74.360**	**128.240**	**147.190**	—	**4.832.990**
Miesiąc ubiegły	2.017.980	876.480	914.230	95.160	52.670	10.060	—	3.966 580
Razem od początku roku	5.656.260	3.762.290	2.521.440	235.670	224.320	194.450	—	12.594.430

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Marzec *(March)*				Luty *(February)*	Marzec *(March)*				Luty *(February)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**12**	**8**	**6**	**26**	**26**	**7**	**10**	**263**	**280**	**25**
Hull	—	3	—	3	2	—	2	—	2	—
Londyn	11	5	6	22	24	7	8	263	278	25
Manchester	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	**5**	**5**	**1**	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	5	5	1	—	—	—	—	—
Belgja	**7**	—	**13**	**20**	**18**	—	—	—	—	—
Antwerpja	7	—	13	20	18	—	—	—	—	—
Birma	—	—	—	—	—	—	—	**5**	**5**	—
Rangun	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—
Brazylja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**908**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	908
Danja	**14**	—	**3**	**17**	**19**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	14	—	3	17	19	—	—	—	—	—
Egipt	**2**	—	—	**2**	—	—	—	—	—	—
Alexandria	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Finlandja	**7**	—	**4**	**11**	**10**	—	—	—	—	—
Hangö	3	—	1	4	—	—	—	—	—	—
Helsinki	4	—	3	7	10	—	—	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	—	—	**3**	**513**	**516**	**455**
Le Havre	—	1	—	1	—	—	3	513	516	455
Hiszpanja	**2**	**4**	—	**6**	**2**	—	—	—	—	—
Valencja	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Wyspy Kanaryjskie (Tenerife	—	4	—	4	2	—	—	—	—	—
Holandja	**5**	—	**1**	**6**	**5**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	5	—	1	6	4	—	—	—	—	—
Marokko	—	—	—	—	—	**1**	—	—	**1**	—
Cassablanca	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Niemcy	**3**	—	—	**3**	—	—	—	—	—	—
Hamburg	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Norwegja	—	**1**	—	**1**	**8**	—	—	**1**	**1**	—
Larvik	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	5	—	—	1	1	—
Stany Zjedn. Am. P.	**17**	—	**157**	**174**	**143**	**5**	—	**295**	**300**	—
New-York	17	—	157	174	143	5	—	295	300	—
Szwecja	**9**	—	**1**	**10**	**14**	—	—	—	—	**1**
Göteborg	1	—	1	2	4	—	—	—	—	1
Kalmar	8	—	—	8	9	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	**4**	**1**	**1**	—	**2**	**1**
Gdańsk	—	—	—	—	4	1	1	—	2	1
Razem	**78**	**14**	**190**	**282**	**250**	**14**	**14**	**1077**	**1105**	**1390**

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 82995.